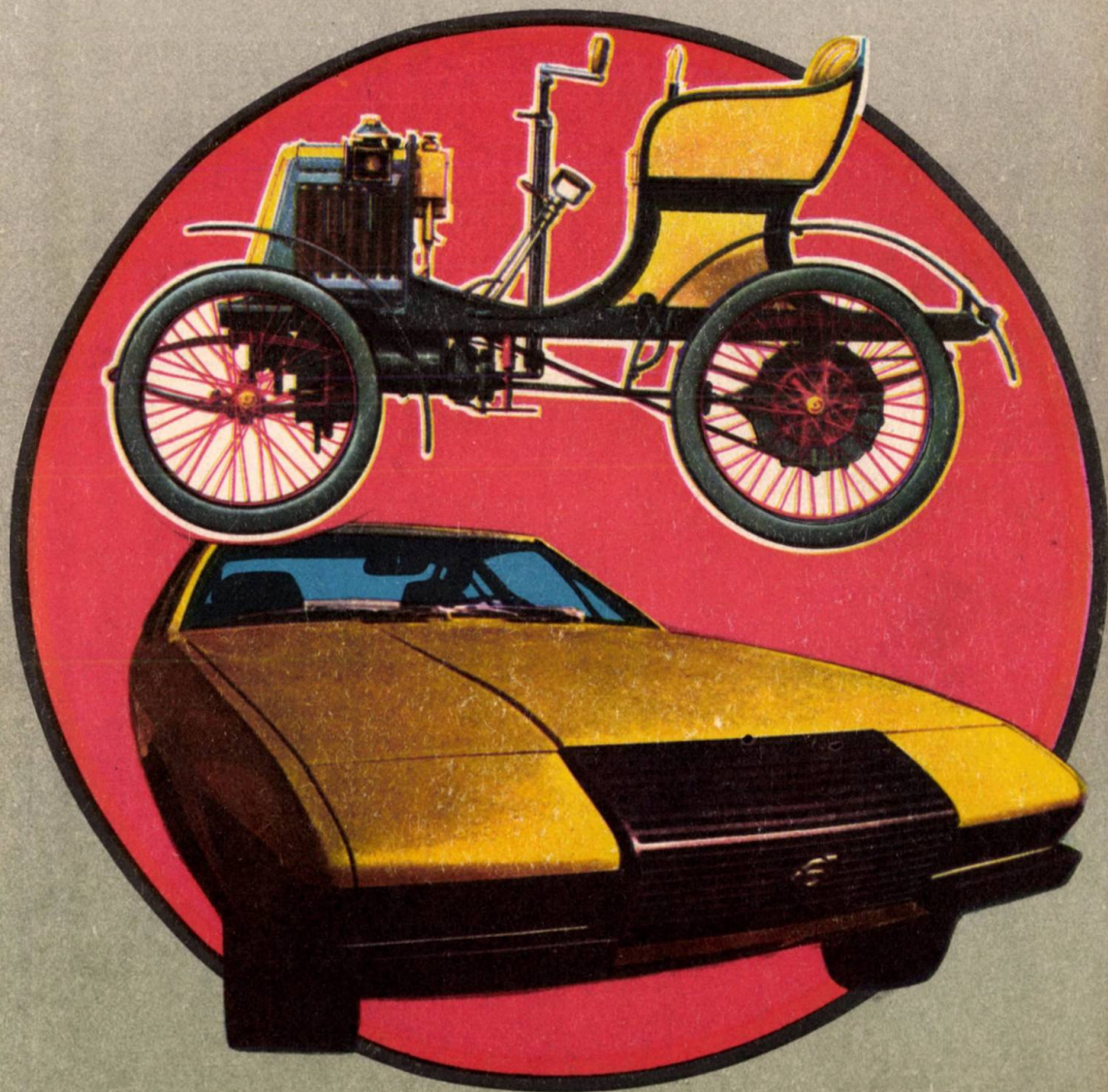


I 10826

almanah AUTO '73

ALMANAH AUTO 1973



ÎN ALMANAHUL AUTO '73
SEMNEAZĂ:

• CONSTANTIN ARAMĂ • AUREL
BARANGA • EUGEN BARBU •
GHEORGHE BRĂTESCU • ION BO-
BOCEL • N. CAJAL • PETRE CARP
• HORIA CONSTANTINESCU STRI-
HAN • MIRCEA COSTEA • DELLY
CRĂSNARU • EMILIAN CRISTEA •
PETRE CRISTEA • VASILE DOCHIA
• MIHAI DUMITRU • MIHAI ELEF-
TERESCU • GHEORGHE FOTESCU
• DINU GEORGESCU • GRAHAM
HILL • JACQUES ICKX • VASILE
IORDĂCHESCU • ALEXANDRU IO-
NESCU • DUMITRU LAZĂR • I.
MOSCU • TUDOR MUȘATESCU •
VICTOR NAGHI • OCTAVIAN NI-
CULESCU • GHEORGHE PIȚULES-
CU • V.D. POPA • TUDOR PO-
PESCU • OTTO REINDL • RADU
ROSETTI • MIHAI STRATULAT •
IOAN ȘALARIU • LIVIU ȘERBAN •
MIHAI ȘOIMAN • N. TOPOR •
RADU TUDORAN • I. TUGUI •
DAN VĂITEANU • D. VELIKANOV
• HARALAMBIE VLĂSCEANU • VA-
CLAV ZACEK.

La mulți ani 1973!



I 10826

DATE
IMPORTANTE

U
IANI 2022

Biblioteca „ASTRA”
— U I B I S —

almanah
auto
'73

17200

DATE IMPORTANTE

- 24 ianuarie 1859** — Unirea Principatelor Române.
- ianuarie-Februarie 1933** — Au avut loc eroicele lupte ale muncitorilor ceferiști și petroliști, conduse de P.C.R.
- 24 februarie 1848** — 125 de ani de la publicarea Manifestului Partidului Comunist.
- 6 martie 1945** — A fost instaurat primul guvern democratic din istoria României, condus de dr. Petru Groza.
- 8 martie** — Ziua internațională a femeii.
- 21 martie** — Ziua internațională pentru eliminarea discriminării rasiale.
- 31 martie** — 80 de ani de la constituirea Partidului Social-Democrat al Muncitorilor din România.
- 21 aprilie** — S-a născut V.I. Lenin.
- 1 Mai** — Ziua solidarității internaționale a celor ce muncesc.
- 2 mai** — Ziua tineretului din Republica Socialistă România.
- 5 mai** — S-a născut Karl Marx.
- 8 mai 1921** — Crearea Partidului Comunist Român.
- 9 mai 1877** — Proclamarea independenței de stat a României.
- 9 mai 1945** — Ziua victoriei asupra fascismului.
- 15 mai 1848** — 125 de ani de la istorica adunare de pe Cîmpia Libertății de la Blaj.
- 1 iunie** — Ziua internațională pentru apărarea copilului.
- 9 iunie** — 125 de ani de la Adunarea de la Izlaz — începutul revoluției de la 1848 în Țara Românească.
- 11 iunie** — 25 de ani de la votarea de către Marea Adunare Națională a legii naționalizării principalelor mijloace de producție.
- 6-12 august 1969** — Au avut loc lucrările Congresului al X-lea al P.C.R.
- 21 august 1965** — Marea Adunare Națională a adoptat Constituția Republicii Socialiste România.
- 23 August** — Ziua eliberării României de sub jugul fascist.
- 13 septembrie** — 125 de ani de la lupta din Dealul Spirii dintre pompierii români și trupele turcești venite să înfrângă revoluția.
- 25 octombrie** — Ziua Forțelor Armate ale Republicii Socialiste România.
- 7 noiembrie 1917** — Victoria Marii Revoluții Socialiste din Octombrie.
- 19 noiembrie** — 5 ani de la constituirea Consiliului Național al Frontului Unității Socialiste.
- 28 noiembrie 1820** — S-a născut Friedrich Engels.
- 1 decembrie 1918** — Unirea Transilvaniei cu România.
- 30 decembrie 1947** — Abolirea monarhiei și proclamarea Republicii Populare Române. La 21 august 1965, țara noastră a devenit Republica Socialistă România.





Tovarășul NICOLAE CEAUȘESCU
SECRETARUL GENERAL AL PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN
PREȘEDINTELE CONSILIULUI DE STAT





Conferința Națională a partidului — eveniment politic major în viața poporului și a patrie

ROMÂNIEI SOCIALISTE UN VIITOR DE AUR

Anul 1972 a înscris în cronica contemporană a României noi și mari obiective economico-sociale, acte de eroism și dăruire ale oamenilor muncii de la orașe și sate, pentru făurirea societății socialiste multilateral dezvoltate. Rațiunea și sensul a tot ceea ce înfăptuim, zi de zi și an de an, în patria noastră, sînt creșterea bunăstării materiale și spirituale a maselor, satisfacerea cit mai deplină a nevoilor întregului popor, asigurarea condițiilor pentru manifestarea plenară a personalității umane.



La data cînd încercăm o retrospectivă a anului care s-a scurs, dimensiunile realizărilor celui de-al doilea an al cincinalului demonstrează pregnant creșterea constantă și în ritm susținut a forțelor de producție ale țării, amplificarea capacității creatoare a poporului nostru și, ca urmare, sporirea avuției naționale. Producția industrială realizată în 1972 este de 21 de ori mai mare decît în 1938, iar venitul național de 7,6 ori. Numai fondul de salarii din anul pe care l-am încheiat este de peste 3 ori mai mare decît întregul venit național al României anului 1938. Edificator pentru creșterea nivelului de trai al oamenilor muncii este faptul că, începînd de la 1 septembrie 1972, salariul tarifar minim a fost majorat la 1000 lei lunar.

Înfruntînd condițiile vitrege ale naturii din toamna care a trecut, țărani cooperatori, lucrătorii întreprinderilor agricole de stat și mecanizatorii au luptat eroic pentru a strînge întreaga recoltă, pentru a efectua însămînțările de toamnă în bune condiții. Vizita de lucru a tovarășului Nicolae Ceaușescu în unele județe afectate de inundații, măsurile operative adoptate, recomandările și indicațiile secretarului general al partidului pentru înlăturarea grabnică a urmărilor ploilor abundente căzute în luna septembrie și în prima decadă a lunii octombrie constituie o mărturie adînc grăitoare a grijii sale neobosite, staționice, față de viața de zi cu zi a oamenilor muncii.

Desfășurate sub semnul unității de monolit dintre partid și popor, vizitele de lucru ale tovarășului Nicolae Ceaușescu în Capitală și județele țării, din anul 1972, au adăugat noi valențe dialogului fructuos pe care conducătorul partidului și statului îl poartă neconștient cu cei ce muncesc.

Marele, imensul efort colectiv închinat unui viitor mai fericit pe pămîntul României pulsează pretutindeni, cu cea mai înaltă intensitate. Izvorit dintr-o înaltă conștiință patriotică, din încrederea deplină în politica partidului, acest avînt creator al maselor se va înscrie la loc de cinste în cartea de aur a patriei, spre binele omului de azi și de mîine.

1972 a fost anul unor importante evenimente politice în viața poporului român. Dar evenimentul politic major, care a polarizat în cel mai înalt grad atenția și interesul între-

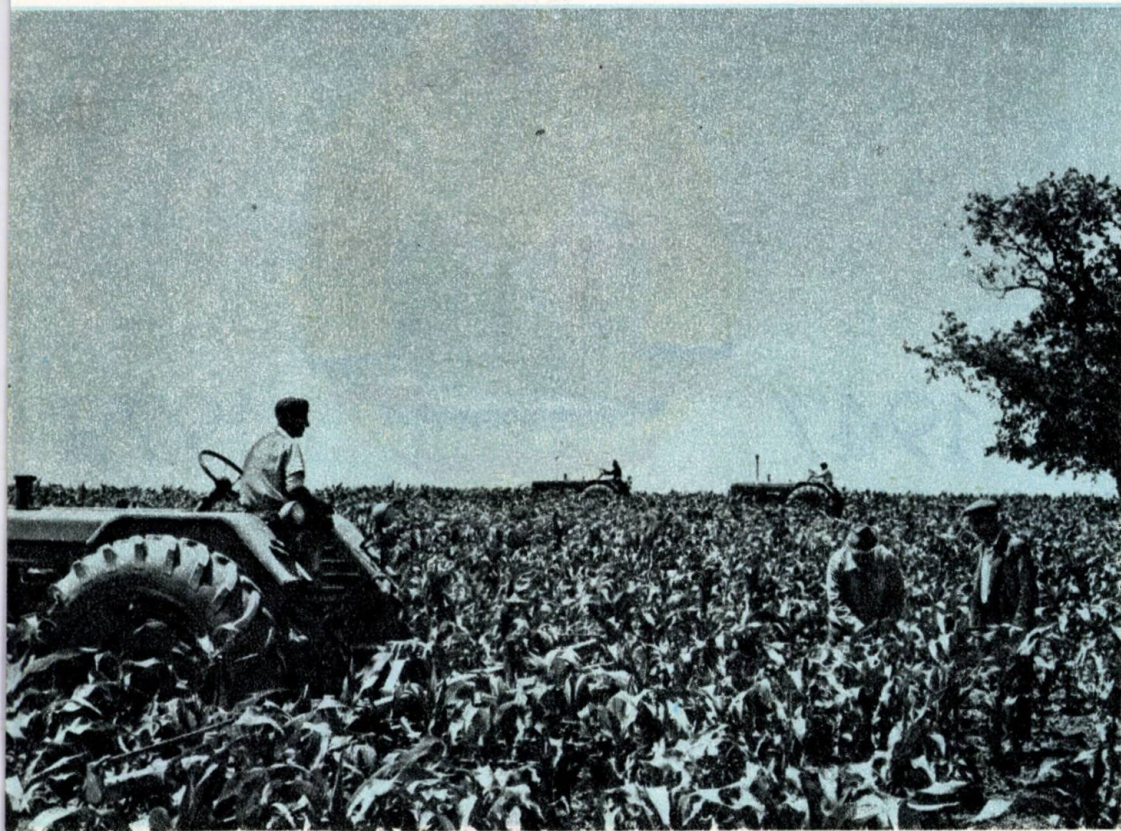


Construim intens, cu abnegație și trăinicie, pentru ziua de astăzi și pentru cea de mâine.

Într-o zi de mare înfruntare, în 1968, la Văleni, județul Iași, s-a deschis Conferința Națională a partidului. Moment de sinteză cuprinzătoare a experienței construcției socialismului în România, Conferința Națională a partidului a jalonat direcțiile de acțiune în vederea perfecționării în continuare a conducerii societății, a înaintării mai rapide a patriei pe calea socialismului, pentru a reduce decalajul existent între țara noastră și țările avansate din lume. Hotărârile conferinței au găsit un viu ecou în inima și conștiința întregului popor, care s-a angajat plenar să contribuie cu abnegație și dăruire, la edificarea societății socialiste multilateral dezvoltate, la progresul și fericirea României de azi și de mâine, la slujirea neabătută a cauzei socialismului și păcii în lume.

Drumul pe care-l străbătem spre un viitor mai fericit este luminat de hotărârile Congresului al X-lea și Conferinței Naționale a partidului, documente de mare însemnătate teoretică și practică, care guvernează întreaga dezvoltare economico-socială a României în actualul cincinal și în deceniile următoare. Înfăptuirea obiectivelor fundamentale adoptate de aceste foruri constituie un act de înaltă responsabilitate față de întreaga noastră națiune.

Pentru a construi România socialistă de mâine este necesar să realizăm un puternic avânt al forțelor de producție, pe baza științei și tehnicii moderne, perfecționarea continuă a relațiilor de producție și a raporturilor dintre oameni, ridicarea nivelului de trai, de cunoaștere și cultură al tuturor celor ce muncesc, adâncirea democrației socialiste, crearea condițiilor pentru participarea activă a întregului popor la conducerea țării, pentru afirmarea plenară a personalității umane, aplicarea în viață a principiilor eticii și echității socialiste, satisfacerea tot mai deplină a necesităților de viață materiale și



Sub soarele transformărilor socialiste, ogorul străbun rodește înzecat.

spirituale ale întregului popor. Fără a face abuz de cifre, câteva din ele ne dau o imagine impresionantă: producția industrială globală va fi în anul 1990 de 6—8 ori mai mare decât în 1970; se vor produce 180—200 de miliarde KWh energie electrică; 20.000.000—25.000.000 de tone de oțel; 450.000—500.000 de autoturisme; 150.000—200.000 de autocamioane; se va asigura irigarea întregii suprafețe arabile, ceea ce va permite o producție de 28.000.000—30.000.000 de tone de cereale etc.

Pe o asemenea temelie, venitul național pe cap de locuitor va ajunge în 1990 la 3000 de dolari, ceea ce va plasa patria noastră în rândurile țărilor cu o economie avansată. Iar veniturile reale pentru fiecare locuitor vor fi de 3,5 ori mai mari față de 1970.

Etapa pe care o parcurgem în prezent este marcată de o amplă și creatoare activitate desfășurată de partid pentru perfecționarea întregului sistem al relațiilor de producție, a formelor de organizare și de conducere din toate compartimentele mecanismului economic și social. Materializarea măsurilor adoptate în acest scop va crea acel cadru necesar pentru accelerarea și intensificarea progresului material al patriei, pentru edificarea societății socialiste multilateral dezvoltate.

Desigur că făurirea unui viitor de aur României socialiste, în numai două decenii, viitor pe care înaintașii noștri luminați îl visau de-abia prin «secoli a ei înălțare», necesită eforturi mari, dar nici un efort nu poate fi considerat prea mare atunci când este vorba de viitorul patriei socialiste, de viitorul copiilor noștri. Cu conștiința celei mai înalte răspunderi, întregul popor a trecut la realizarea minunatului program de dezvoltare economică și socială a României, într-un ritm susținut, pentru a asigura patriei noastre un viitor de aur.

Vasile DOCHIA

1947



1972



UN SFERT DE SECOL E O SĂRBĂTĂTOARE

RADU TUDORAN

Un sfert de secol e o etapă marcantă în viața popoarelor, cum ar fi nunta de argint în căminicile fericite, nedestrămate nici de neînțelegeri, nici de moarte. Un sfert de secol e o unitate de timp istorică. Bilanțul la sfârșitul ei, capătă însemnătatea faptelor definitive, destinate posterității. Nimic din ce s-a înfăptuit și poartă garanția a douăzeci și cinci de ani nu poate să pună semne de îndoială. Toate și în toate sensurile au avut timp să-și arate trăinicia.

Un sfert de secol e o sărbătoare. Cu asemenea prilej, cum face omul la sărbătorile lui de familie, se aruncă o privire în urmă. Nu îți continui niciodată drumul, fără să-ți amintești coasta pe care ai urcat-o. E o coastă, o continuă ascensiune în istoria Republicii noastre atât de tinere și atât de mature.

În douăzeci și cinci de ani țara s-a schimbat, că un om plecat la începuturile ei și întors astăzi nu ar mai recunoaște-o. Cei care trăim în mijlocul transformărilor și luăm parte la ele,

cu mintea, cu sufletul și cu munca noastră, nu le observăm în adevărata lor dezvoltare, decât cu un efort de imaginație. Dar pe chipurile cunoscuților și prietenilor din alte țări, care vin aici la intervale, citesc surpriza crescând de la un an la altul, ca să ajungă până la admirație amestecată cu nedumerire.

Înfăptuirile pe care am să le amintesc, potrivite cu o publicație consacrată turismului și automobilului, n-or fi cele mai mari și mai însemnate între toate, dar unele nu se puteau face fără altele, cum nu se poate face armonie în muzică fără o complexitate de sunete. În aceste zile sărbătorești de confruntare a trecutului cu prezentul și de proiectare a prezentului asupra viitorului, se vor aminti fabricile, uzinele și hidrocentralele, unele din ele minuni mondiale. Se vor aminti irigațiile, mașinile agricole și tractoarele. Nu se vor uita imensele blocuri de locuințe și orașele noi, care punctează toate zările țării. O explorare a străzilor și bulevardelor care definesc Balta Albă, în marginea Capitalei, sau Baia Mare, nou construită în partea cealaltă a țării, echivalează cu descoperirea unor lumi nebănuite, cu o forță plastică mai puternică decât a naturii, cu toate volumele ei și cu toate culorile.

În chiar toamna aceasta am dat o roată a țării și apoi am brăzdat-o în toate direcțiile, pornind de la Constanța până la Oradea, după ce am trecut prin Iași, prin Suceava, prin întreg peisajul civil și industrial din nord și nord-vest, ca să ajung în continuare la Cluj și la Tg. Mureș, apoi la Arad și Timișoara și, în sfârșit, în toate orașele de pe drumul de întoarcere al Bucureștiului.

Aș vrea să pot dărui prietenilor noștri auto-mobilisti o hartă a acestui itinerar, și a altora, încă nebănuite, pe care trebuie să le descoperim ca pe o nouă geografie. Cei douăzeci și cinci de ani ai Republicii ne-au dat automobile și șosele.

În ziua când se proclama Republica României, șoselele ei asfaltate, nu cred că depășeau o mie de kilometri, fructul unor lungi discuții parlamentare, a certurilor între partide, a conflictelor cu societățile de construcții de peste hotare. Eram tânăr pe vremea când se construiau acele șosele, ieșite din suferință, din praf și nădușeală. Drumul internațional de la Oradea la Giurgiu părea că nu are să se mai termine niciodată. Dar într-un târziu, a fost gata, cu o trudă care s-a uitat, și astăzi ar părea inexplicabilă. Era o înlesnire atât de uluitoare adusă automobilului, încât nu lăsa nici o îndoială despre nemăsuratul folos care ar fi venit de la o altă diagonală de asfalt trasă peste pământul țării. Dar nu s-au mai făcut decât bucățele până

în 1947, pe la Buzău, pe la Slobozia, și în alte câteva locuri, ca să nu pomenesc de șoseaua Piteștiului, stricată complet în primii ani după inaugurare; bani aruncați în colbul vechiului drum al rădvanelor!

Astăzi, oriunde te-ai duce, din Dobrogea în Maramureș, din Lunca Dunării într-a Mureșului, în toate locurile și pe toate direcțiile, găsești șosele asfaltate, nebănuite. Hărțile automobilistice nici nu răzesc să le consemneze, fiindcă de la o ediție la alta apar mereu altele. Nu-i între noi vreunul care să le fi străbătut pe toate! Dacă s-au făcut, înseamnă că era nevoie de ele; dar aceste șosele nu înseamnă numai confort, ci și o bogăție a țării.

Acum douăzeci de ani, când mergeam la mare, pe un litoral aproape pustiu pe vremea aceea, drumul cu automobilul însemna o aventură aproape ca o traversare a Saharei, și nu se justifica decât printr-o nemăsurată pasiune, pentru vehiculul eroic, atât de lesnicios astăzi. Nu descriu casna, lupta cu hîrtoapele și cu praful din Bărăgan, răscolit de camioane, care pe secetă nu se mai rispea decât seara, iar prin sate, la adăpost de vînt, dăinuia pînă dimineața cînd se ridica altul. Multe ore din viață ne-am pierdut pe acest drum, și rău ne-am rupt șalele; mult ne-am chinuit de nerăbdare la Giurgeni, așteptînd să vină bacul și neavînd altă mulțumire în schimb, decât să admirăm magnificul peisaj al Dunării.

Cînd am intrat prima oară pe podul construit cu o repeziciune nesperată, aproape ca în basmele de multă vreme uitate, am avut senzația că trec Dunărea cu aeroplanul. Nu-i o metaforă; forma acestei minunate lucrări de artă, fie bine-cuvîntată! — dă senzația decolării.

Iar pe litoralul aproape inaccesibil acum douăzeci și cinci de ani, circula automobile venite din toate părțile lumii, așa cum automobilele noastre circula în multe locuri prin lume.

Am întîlnit pe șoselele europene autoturisme cu matricola României, fabricate la Pitești, unde acum se merge pe o veritabilă autostradă, din acelea pe care le-am privit cu jînd și fără speranță în Franța și Italia. Am întîlnit uriașe camioane de transport, unele fabricate la Brașov, adevărate trenuri rutiere, pe ale căror flancuri am putut citi de departe, scris cu majuscule cît statul omului, ROMANIA.

Asemenea întîlniri emoționante mi-au trezit dorul de țară și mîndria. Le evoc și le închin cu căldură Republicii noastre, la a douăzeci și cincea ei aniversare, lăsînd loc deschis tuturor speranțelor pentru următoarea etapă, care vrem să fie, ca în căsniciile fericite, aceea de aur.



AUTOMOBILUL ROMÂNESC

EUGEN BARBU

Automobilul românesc se clasicizează, intră în epoca nuanțelor, devine prolific și se califică din mers! Succesul, să zicem, al tipului de mașină **Jeep**, plasat în America, mi se pare semnificativ, dar nu de neînțeles.

Mintea inginerescă a românului este bine cunoscută. El a imaginat înaintea altora avionul, el a zburat, de ce nu ar fi mers pe patru roți mai bine ca altul? Istoria mașinii duse de elanul benzinei, este veche și complicată. Mari avânturi tehnice, vicisitudini neașteptate și iar răsărituri spectaculoase, pline de triumfuri...

«Dacia» sau «Aro» reprezintă numai o palidă imagine a ceea ce pot face constructorii noștri de vehicule rapide și trebuie să considerăm aceste succese numai un început.

Dar mai bine să privim retrospectiv puțin...

Apariția autocamionului românesc nu a fost și nici nu putea să fie un miracol. Miraculos era că el a fost construit de niște oameni care abia lăsaseră din mână plugul de lemn, moștenit de la un regim de tristă amintire, și se apucaseră să gândească mașini. Nu a fost o poveste, este realitatea cea mai adevărată. Cțiva ingineri au strâns în jurul lor un grup de lucrători inteligenți, fără instrucție tehnică, și i-au învățat meticolos alfabetul motoarelor. Saltul de la creșterea oii la umblarea în universul pieselor care alcătuiesc trupul fizic al unui vehicul nu a fost deloc lesnicios, cum nu este lesnicios nici un început. Probabil că au mai fost și din cei care au dat bir cu fugiții sau cărora opera aceasta de a alcătui mijloace de transport mecanice li s-a părut prea grea, dar rezultatele s-au ivit imediat și nu au fost dintre cele mai rele.

O dată ce pe șoselele noastre s-au ivit rapidele «Steagul Roșu» sau «Carpați», ceea am început să uităm proaspăta istorie a automobilului nostru, a urmat rafinarea și imaginarea unei mașini de volaj. Patria automobilului a mai sporit cu un județ și au apărut noi nume în șirul de date. Piteștiul și Colibașii au dovedit că pot să stea la cot cu industria franceză cu care au conlucrat. Pe televizor, recent, am putut să văd o nouă mlădiță a industriei automobiliste române: o fabrică de parbrizuri. Asta după ce am construit automobilul «Aro», care se cațără pe munti și umblă pe șosele proaste fără să se resimtă, bătând tipuri asemănătoare pe piețele mondiale, prin soliditate și forță, prin acea suplete care este caracteristică minții românești în toate domeniile.

Să ne bucurăm și să urăm constructorilor noi succese!

CA VOINICUL DIN POVESTE

În 1972 s-au împlinit două decenii de la începerea producției industriale pe platforma Colibași-Argeș. La început s-au fabricat piese și agregate pentru camioane, tractoare și pentru cel dintâi tip de autoturism românesc de teren. Dar lângă vechea întreprindere de la Colibași, s-a înălțat, în anii din urmă, o modernă uzină de autoturisme, care a intrat în fabricație, în al doilea semestru al anului 1968. Noua unitate industrială a produs în primele sale luni de existență un lot de 2 000 autoturisme Dacia 1100. Apoi, producția s-a extins, în gama de fabricație intrând și modelul Dacia 1300.

*

Pentru noi, constructorii de automobile din Argeș, vara anului 1968 are valoare de simbol: pe poarta uzinei a ieșit primul autoturism românesc Dacia 1100. Ne vom aminti întotdeauna cu emoție ziua aceea de 20 August, când la volanul uneia din primele noastre mașini a luat loc însuși conducătorul iubit al partidului și statului, tovarășul Nicolae Ceaușescu. Întregul popor a înregistrat cu nespusă bucurie acest moment sărbătoresc, momentul în care industria socialistă a țării se îmbogă-



Ing. Mihai DUMITRU
director general al Grupului de
uzine de autoturisme Pitești



țea cu o nouă ramură industrială, necunoscută în trecut — construcția de autoturisme.

La numai un an după acest eveniment memorabil, la uzina noastră a intrat în fabricație un nou tip de autoturism — Dacia 1300. Plecând de la o producție anuală de 12 000 de autoturisme, am ajuns să ridicăm această producție, în 1972, la 27 000 de bucăți anual. În cei patru ani de la intrarea în funcțiune, de pe benzile de montaj ale U.A.P. au ieșit peste 75 000 de automobile, marea lor majoritate destinate nevoilor interne, iar o parte trimise la export în țări ca Cehoslovacia, R.D. Germană, Finlanda, Grecia, Iugoslavia, Algeria etc.

Uzina noastră — rod al politicii partidului, de industrializare socialistă a țării — a crescut și s-a dezvoltat ca volnicul din poveste. Prin hărnicia, iscusința și entuziasmul constructorilor, ea și-a adăugat an de an noi secții, a fost dotată cu noi instalații și utilaje, de cel mai ridicat nivel tehnic. Ne mândrim cu faptul că astăzi, la mai puțin de 7 minute un nou automobil Dacia iese de pe banda de montaj a uzinei.

Mobilizat în muncă, asemeni întregului popor, de istoricele hotărâri ale Congresului al X-lea și ale Conferinței Naționale a partidului, colectivul uzinei noastre depune eforturi sporite pentru diversificarea producției și pentru mărirea seriei de fabricație pînă la 150—200 de mii de autoturisme pe an. Avem mereu în față prețioasele indicații ale secretarului general al partidului nostru, tovarășul Nicolae Ceaușescu, date cu prilejul vizitei făcute în uzină, în vara anului 1972 — de a utiliza cu randament maxim tehnica modernă a întreprinderii, de a realiza indici cît mai înalți în folosirea forței de muncă, de a reduce permanent costul de producție, astfel încît autoturismele Dacia să devină cît mai accesibile celor mai largi categorii de oameni ai muncii și cît mai competitive pe piața externă.

Pe parcursul actualului plan cincinal, precum și în anii care vor urma, producția

uzinei se va diversifica și va spori și mai mult. Avem în vedere ca din producția noastră actuală și de perspectivă un anumit procent să-l constituie autoturismele Dacia 1300, iar un alt procent un automobil de mic litraj, aflat în studiu.

După cum se știe, autoturismul Dacia 1300 este rodul cooperării tehnice româno-franceze. Datorită nivelului tehnic ridicat al industriei noastre constructoare de mașini, datorită abnegației și dăruirii cu care muncește colectivul uzinei noastre, sîntem pe punctul de a trece la integrarea aproape totală în fabricație a modelului Dacia 1300 și de a realiza în serie și alte variante ale acestei mașini: o variantă de lux, un break, o autosanitară, o variantă pentru drumuri de categorie inferioară.

În planurile noastre de perspectivă — o perspectivă nu prea îndepărtată — este prevăzută realizarea unui autoturism de concepție în întregime românească, precum și trecerea la construirea unei mașini cu motor de 1500 cmc, extrapolat din actualul motor de Dacia 1300. Firește, pentru realizarea acestor planuri vom coopera și în viitor cu parteneri străini, pe baza principiilor după care se bazează întreaga politică externă a statului nostru: bună înțelegere, egalitate, avantaj reciproc, respectarea suveranității și independenței naționale.

La chemarea partidului de a realiza actualul cincinal înainte de termen, colectivul uzinei noastre s-a angajat să-și îndeplinească obligațiile ce-i revin în numai 4 ani și 6 luni. Aceasta va însemna o producție suplimentară de un miliard și jumătate de lei, din care cea mai mare parte va fi destinată exportului. Desfășurăm permanent o vastă activitate de cercetare științifică, o largă acțiune de dotare a secțiilor cu utilaje realizate de noi, a căror valoare s-a ridicat în 1972 la 27 milioane lei. Acesta este răspunsul nostru la îndemnul partidului adresat întregului popor: de a munci mai bine, mai eficient, pentru a înălța patria pe noi culmi de civilizație și progres.

«ZIMBRUL» ÎN CURSĂ PESTE CONTINENTE



VICTOR NAGHI, Erou al Muncii Socialiste, director general al Uzinei Mecanice Muscel

N-au trecut prea mulți ani de când o mînă de oameni entuziaști au hotărît să asimileze în mica uzină de la poalele Mateiașului, primul tot-teren românesc. Era o încercare temerară, produsul depășind cu mult în complexitate tot ceea ce se făcuse pînă atunci în uzină. Au fost, firește, dificultăți. Au fost depășite nenumărate praguri, dar acțiunea s-a încheiat cu o reușită. Automobilul realizat se numea «IMS-57».

Succesul a dat aripi constructorilor, declanșînd energii nebănuite. S-a trecut la transformarea «IMS»-ului într-un automobil perfecționat, denumit «M-59». În sfîrșit, a apărut «M-461», o mașină cu perfecționări esențiale, căreia i s-a zis, pe drept cuvînt, «Zimbrul Carpaților».

Robust, cu calități dinamice remarcabile și o capacitate de trecere invidiată de orice alt gen de vehicul, «M-461» a devenit un prețios ajutor pentru fermieri și silvicultori, pentru constructori de tot felul, pentru geologi sau amatorii de vînătoare, făcîndu-se remarcat pe piața internațională.

Uzina Mecanică Muscel — locul de naștere al lui «M-461» — dispune astăzi de un colectiv de specialiști în stare să răspundă solicitărilor cumpărătorilor, să abordeze cu competență și maturitate problemele complexe de concepție. Capacitatea tehnică și de producție a uzinei a evoluat și ea în decursul anilor.



Autoturismul «M-461» a reușit să se afirme în exploatare de lungă durată pe terenuri dificile, în competiții internaționale cu mărci de prestigiu, în expediții științifice din Himalaya sau Africa. Cel mai tânăr vâstar al constructorilor musceleni, «ARO-240», a participat și el cu succes, alături de «M-461», la grelele probe efectuate în fața specialiștilor, în timpul Simpozionului internațional automobilistic, organizat în vara lui 1972 la Cimpulung-Muscel.

Pentru succesul continuu al activității noastre, ne străduim să răspundem cât mai bine cererilor beneficiarilor, adaptând acestor solicitări întreaga noastră fabricație. În acest scop, am dezvoltat încă de pe acum concepția și construcția familiei de autoturisme de teren «ARO-240», așa încât ele oferă un plus de confort, aspect interior și exterior îmbunătățit, zgomot și vibrații reduse, încălzire și ventilație foarte bună, cu posibilități de acces și exploatare în zone cu un înalt grad de dificultate. Intenția noastră a fost să construim un autoturism adecvat folosirii în afara șoselelor, dar în măsură să asigure, în același timp, confortul și performanțele unei limuzine care se deplasează pe drumuri asfaltate. Anunțăm și o veste îmbucurătoare pentru agricultură: vom putea dota, la cerere, oricare din acești membri ai familiei «ARO-240» cu priză de putere, șabă de curea, trolu etc., instalații menite să mărească gama de utilizare a mașinilor noastre.

Din anul 1965, autoturismele de teren muscelene au devenit o prezență remarcată pe piața mondială, exportul lor înregistrând o creștere impresionantă. După numai 7 ani, numărul țrilor importatoare a ajuns la 50, de pe patru continente, exportul reprezentând pentru uzina noastră 90% din producția de autoturisme. Printre țările care importă de mai mulți ani autoturismele noastre se numără: R.P. Bulgaria, R.P. Chineză, Columbia, R.S. Cehoslovacă, Chile, Congo, R.D. Germană, R.A. Egipt, R.P. Polonă. Am livrat de asemenea mașini și în R.F. a Germaniei, Franța, Canada etc.

Semnificativ este, pentru prestigiul autoturismului românesc de teren «M-461», textul apărut în revista vest-germană «Hobby», în care se spune: «Acest automobil este admirat ca un lucru exotic, când apare pe platoul de

prezentare. Dar pe parcurs, el îi învață pe constructori ce înseamnă rezistența. La un moment dat (în timpul unui test la care a fost supus, n.n.) s-a nimerit în drum un deal cu grohotiș, cu pietre de mărimea unui cap de copil. Un singur vehicul l-a învins: «ARO-M-461».

Cele mai dificile și pretențioase situații, prin care au trecut autoturismele «ARO» rămân totuși expedițiile științifice efectuate de diferiți beneficiari străini. Câteva mașini «ARO» au luat parte la expediții în Afganistan și Pakistan, la o expediție în Himalaya, iar un exemplar cu remorcă de o tonă a străbătut 18 000 km prin brusă și savană, în cadrul expediției românești transafricane.

Comportarea autoturismelor noastre a fost remarcabilă și în competițiile sportive organizate în străinătate: la primul autocros de la Pardubice (Cehoslovacia), la Aywaille (Belgia) în cadrul «Raliului pădurilor», la Dison (Belgia) în «Raliul smîrcurilor», la Maggiora (Italia). Tot în Italia, două «ARO-M-461» ale firmei Autorom-Italiana au participat la un concurs la Roma, întrecând 55 autoturisme, și la altă competiție organizată la Prato, unde au câștigat un premiu întâi, două cupe și o medalie. Succese asemănătoare s-au obținut și la concursurile din Finlanda, Grecia și Columbia.

O confirmare strălucită a calităților autoturismelor «ARO» ne este dată de revista vest-germană «Hobby», pe care am citat-o mai înainte și care a organizat un test, în condiții de teren dintre cele mai vitrege. Probele de șase zile au testat autoturisme de teren ca Range-Rover, Land-Rover, Nissan Patrol, ARO-M-461, Volkswagen 181 etc. «Ca stea absolută a acestor mașini tot-teren — scrie revista Hobby în coloanele sale — s-a prezentat mașina românească «ARO» cu tracțiune pe patru roți». Ea a fost urmată de mașina japoneză Nissan Patrol. În urma acestui concurs, autoturismul ARO M-461 a fost denumit «Zimbrul». El a scos pe unii din ceilalți concurenți «la cravată» din locuri în care aceștia nu mai puteau ieși prin forțe proprii.

Pregătind noi tipuri din seria «ARO-240», constructorii musceleni fac în așa fel încât «Zimbrul» să-și continue victorios cursa peste continente.

MODELE NOI LA «AUTOBUZUL»

Construcția Uzinei «Autobuzul» din București a început în anul 1951. Doi ani mai târziu, noua întreprindere intră parțial în funcțiune, avînd o producție specializată în mașini agricole, batoze și remorci auto. În anul 1957, uzina este reprofilată pentru fabricația autovehiculelor de transport în comun — autobuze și troleibuze. Ulterior a început și producția de vehicule de tonaj mic, în variantele simplă și dublă tracțiune: camionete, furgonete, microbuz, sanitare.

Produsele Uzinei «Autobuzul» se bucură de o bună apreciere, atît în țară cît și peste hotare. În prezent, 75 la sută din numărul vehiculelor realizate la această întreprindere se exportă în Europa, Asia, America de Sud și Africa. Principalul importator îl constituie R.D. Germană, țară în care circulă peste 10 000 de mașini cu marca «T.V.» — simbolul uzinei bucureștene.

*

Uzina «Autobuzul» trăiește eferescența radicalelor înnoiri ale actualului cincinal, în care întreaga gamă de produse realizate de întreprindere se va schimba căpătînd noi valori. Mobilizat de istoricele documente ale Conferinței Naționale a Partidului Comunist Român din iulie 1972,



Conf. univ. ing. GH. PIȚULESCU
director tehnic al Uzinei «Autobuzul» București



colectivul uzinei este hotărît să îndeplinească în mod exemplar sarcinile care îi revin, să încheie cincinalul în patru ani și jumătate. Aceasta înseamnă mai multe autobuze, de mai bună calitate și într-un timp mai scurt decît cel prevăzut inițial.

În cursul actualului cincinal, capacitatea uzinei noastre se va dubla. Vom introduce în fabricație autobuze sub licență M.A.N. de 11,5 m lungime, de tip urban și interurban, echipate cu motoare Diesel de 192 CP. Din acestea vor deriva autobuze de 9,5 m și 7 m lungime (interurban și turism), cu motor de 135 CP. Autobuzul urban de 11,5 m va avea o capacitate de 120 de locuri, iar cel interurban și de turism, 54 de locuri. Pentru autobuzele de tip turism sînt prevăzute diverse agregate necesare unor croaziere cît mai comode: instalații de aer condiționat, bufet cu frigider, toaletă etc.

Producția primelor autobuze cu motoare Diesel va începe în anul 1973. Ulterior fabricația autobuzelor cu motoare cu benzină se va reduce rapid, urmînd să se realizeze numai un număr restrîns de asemenea vehicule, în funcție de cerințele beneficiarilor.

Încă din cursul anului 1973, va fi total modernizată producția de autoutilitare. Microbuzul «TV 12 M», al cărui prototip a fost realizat în vara anului 1972 și supus probelor tehnice de rigoare, a și deschis, de altfel, capul de serie al noului producție. La noua familie de autoutilitare, construcția caroseriei este executată după toate regulile producției ultramoderne. Noua caroserie are o linie foarte elegantă, un finisaj competitiv și permite creșterea capacității vehiculului cu 120 kg.

În ultimii ani, uzina noastră, în colaborare cu Uzina Mecanică Muscel, cu centrala de automobile și tractoare și cu institutul de specialitate din Brașov, a întreprins cercetări și experimente în vederea îmbunătățirii performanțelor motorului de 2 500 cmc pentru autoutilitare. Aceste eforturi au avut ca rezultat îmbunătățirea tuturor parametrilor funcționali. Ast-

fel, raportul de compresie a crescut de la 7 la 8; puterea de la 74 CP la 78 CP; consumul de carburant a fost diminuat la 16 l, la 100 km DIN; viteza maximă atinge 110 km pe oră, la o sarcină utilă de 1,3 tone. Începînd cu luna iunie 1972, toate autoutilitarele românești sînt livrate cu astfel de motoare.

Troleibuzele constituie, de asemenea, una din preocupările uzinei. Este interesant că, la un moment dat, cererea față de aceste autovehicule începuse să scadă, în favoarea autobuzelor. Problema poluării fonice și chimice a mediului înconjurător a generat însă o revizuire a opțiilor privind utilizarea troleibuzelor ca mijloc de transport în comun. Ca urmare, cererea pe piața internă a crescut brusc și s-au primit și solicitări de export, deși uzina nu a livrat niciodată troleibuze în străinătate.

În fața acestor cereri sporite, uzina a trecut la modernizarea producției de troleibuze. Începînd cu anul 1974, troleibuzele noastre se vor realiza plecîndu-se de la caroseria autobuzului cu motor Diesel, de tip urban. Performanțele acestui autovehicul vor fi foarte apropiate de cele ale autobuzului, dar cu caracteristici proprii: motor cu cuplu mare la pornire, silențios, plasat sub podea, manevrabilitate ușoară etc.

După anul 1976, se prevede execuția unor autoutilitare cu caroserie modernizată, avînd tracțiunea la roțile din față, cu un motor derivat din cel al Daciei 1300. De asemenea, uzina și-a propus realizarea unor autoutilitare cu motoare Diesel, de capacitate mică.

Depunem toate eforturile noastre pentru a ridica mereu nivelul producției, pentru a face ca autobuzele, autoutilitarele și troleibuzele românești să poată sta alături și chiar mai sus de cele mai bune fabricate similare din străinătate. Înfăptuirea acestui deziderat intruchipează răspunsul uzinei noastre la chemarea partidului, adresată întregii economii naționale, de a se situa la sfîrșitul actualului cincinal, pe un plan superior de dezvoltare.

60 DE TIPURI DE AUTO- CAMIOANE

În primăvara anului 1954, muncitorii Uzinei de autocamioane din Brașov, trecînd examenul maturității profesionale, au realizat primul lot de serie de autovehicule. Autocamioanele fabricate atunci, sub binecunoscutul simbol «SR-101», au devenit repede familiare șoselelor țării. Dar ele nu puteau constitui o limită a forței de gîndire și creație a colectivului uzinei.

Și iată că, începînd cu anul 1962, de pe porțile întreprinderii au ieșit noi mașini, mai perfecționate. Așa a apărut autocamionul SR-131 «Carpați», urmat, în 1964, de SR-113 «Bucegi», apoi de SR-115 și SR-114, cu variantele lor. Aceste mașini s-au afirmat imediat prin performanțe superioare, prin preț competitiv, nu numai în țară, ci și peste hotare.

Treptat uzina și-a dezvoltat și modernizat producția. Gradul ei înalt de tehnicitate este ilustrat de faptul că o singură linie automată poate asigura

astăzi prelucrarea completă a 130 de blocuri motor, în două schimburi, iar o altă prelucrarea a 220 de chiulase.

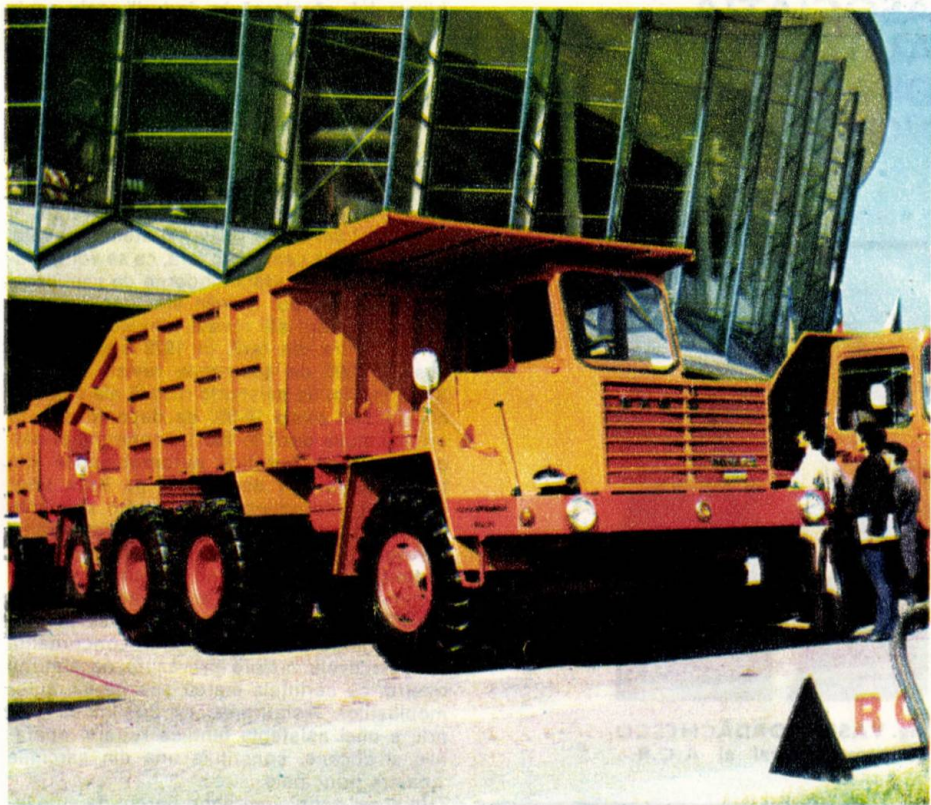
Inteligența tehnică a colectivului uzinei a dat la iveală procedee, metode, tehnologii, foarte valoroase, cum ar fi: agregatul pentru sudarea simultană a mai multor roți auto sau piese similare (invenție premiată cu medalia de aur la Viena); agregatul de alămire a pieselor de caroserie și de asamblare a cabinelor etc. Colaborarea dintre învățămînt și producție a contribuit la realizarea carburatorului românesc «V.T. 502» și a unor noi tipuri de segmenti pentru motoare auto.

Simultan cu dezvoltarea uzinei, au fost perfecționate diferitele tipuri de vehicule, a crescut continuu producția. S-a calculat că, în 1970, uzina era capabilă să realizeze în numai 12 zile întreaga producție a anului 1954.

Capacitatea productivă a uzinei va crește și mai mult. Potrivit prevederilor, la finele actualului cincinal, producția anului 1954 se va realiza la circa 7 zile. Este prevăzut totodată ca în această perioadă să se asimileze autocamioane echipate cu motoare Diesel. De altfel, primele serii ale acestui produs și-au făcut apariția pe drumurile țării, purtînd sugestivul nume de «ROMAN». Ele se vor realiza în 13 tipuri de bază și în zeci de variante. Construirea autocamioanelor Diesel de 10—17 și 30 de tone nu a însemnat preluarea fără rezerve a licenței, ci o adaptare a acesteia, prin utilizarea unor soluții originale românești.

Ce înseamnă astăzi Uzina de autocamioane din Brașov, ne demonstrează sintetic cîteva cifre: circa 60 de tipuri de autocamioane, în 200 de variante, unele dintre ele exportîndu-se în peste 20 de țări ale lumii.

Autobasculantă DAC—ROMANIA 46 270, echipată cu două motoare Diesel.





AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

ASOCIAȚIA
AUTOMOBILIȘTILOR
DIN ȚARA
NOASTRĂ



Ing. VASILE IORDĂCHESCU,
secretar general al A.C.R.

Mișcarea automobilistică din țara noastră are o tradiție veche; prima organizație automobilistică datează încă din 1904 când, la București, a luat naștere Societatea Automobil Club Român.

În anii construcției socialiste, datorită ritmului rapid de dezvoltare a forțelor de producție, a creșterii continue a bunăstării materiale a oamenilor muncii, indicele de motorizare și implicit traficul rutier din România au sporit vertiginos. Aceste condiții au impus crearea unei organizații obștești specializate care să sprijine desfășurarea activității automobilistilor pe diverse planuri. Ca urmare, în 1967 a luat ființă Automobil Clubul Român, care a absorbit Asociația automobilistilor din Republica Socialistă România, înființată în anul 1958.

Conștient de misiunea încredințată, Automobil Clubul Român și-a fixat un program de lucru corespunzător sarcinilor specifice reieșite din opera măreață de edificare a societății socialiste în țara noastră. Am declanșat o laborioasă activitate pentru a da asociației noastre un cadru cât mai larg și reprezentativ pentru a contribui la dezvoltarea automobilismului și turismului auto din România, la educarea automobilistilor în spiritul eticii și conștiinței socialiste, la întărirea siguranței circulației rutiere, pentru crearea unei baze tehnico-materiale proprii, pentru a asigura o bogată gamă de activități în folosul membrilor A.C.R.

Automobil Clubul Român a reușit, în cei aproape șase ani de existență, să grupeze în jurul său un larg activ de iubitori ai automobilismului, să atragă în rândurile sale peste 50 000 de membri, să realizeze un potențial economic corespunzător. Actualmente, clubul nostru dispune în fiecare județ, precum și în Municipiul București, de cite o filială a sa, pe lângă care funcționează un număr de circa 400 cercuri automobilistice, constituite în ministere, instituții, uzine, fabrici etc.

Plecînd de la necesitatea de a asigura membrilor A.C.R. o gamă de servicii diverse, în ultimii doi ani am amenajat 18 ateliere-garaje, în principalele centre din țară, ce se vor transforma ulterior în stații moderne de «service». Automobil Clubul Român efectuează curent pentru membrii săi revizia tehnică anuală în 28 de centre din țară. În 1972 s-au realizat peste 21 000 de asemenea revizii, iar cele 50 de mașini de asistență rutieră ale clubului au efectuat peste 10 000 de depanări (de 10 ori mai multe decît în 1967), acoperind principalele trasee turistice automobilistice din țara noastră. De asemenea, pe baza unor convenții internaționale, asigurăm asistența tehnică și pentru turiștii automobilisti străini.

Angajați pe drumul trasat de Conferința Națională a Partidului, ne propunem să perfecționăm cadrul nostru organizatoric, să sporim eficiența activității asociației, să dezvoltăm continuu baza materială, în concordanță cu obiectivele majore prevăzute de statutul nostru, cu cerințele mereu sporite ale automobilistilor. Asigurarea, cu posibilități proprii, a unei asistențe tehnice rutiere, operative și eficace, constituie una din sarcinile noastre principale.

În acest scop, vom spori parcul de autove-

hicule pentru asistență rutieră, dotind aceste mașini cu instalații radio de recepție și emisie. De asemenea, intenționăm ca în viitor să organizăm cursuri de îndrumare și perfecționare a conducerii auto, iar apoi să înființăm școli proprii de șoferi amatori.

Totodată, clubul va întreprinde o largă acțiune de educare a automobiliștilor în spiritul respectării legislației rutiere. Actualele acțiuni întreprinse de cercurile automobilistice și filialele A.C.R., prin organizarea de conferințe, consfătuiri, proiectii de filme pe teme de circulație, vor căpăta un caracter de masă. În vederea creșterii securității rutiere și stimulării răspunderii celor ce conduc autovehiculele, clubul a elaborat propuneri pentru acordarea distincției «Automobilist fără evenimente de circulație» și pentru premierea acestei categorii de conducători auto.

Un alt obiectiv important din activitatea asociației îl constituie dezvoltarea turismului auto. Membrilor noștri le sînt puse la dispoziție informații utile privind starea drumurilor, prognoza meteorologică, condițiile de cazare, punctele de interes special de pe diferite trasee turistice din țară sau străinătate. Gama

de servicii oferite membrilor clubului este foarte diversă: ea începe cu asigurarea cazării pe litoral sau în alte centre turistice din țară și merge pînă la organizarea călătoriilor în străinătate. A.C.R. organizează călătorii turistice peste hotare, individual sau în grup, asigurînd întreaga întreținere precum și costul carburanților în valuta respectivă. În 1972 au beneficiat de această asistență peste 29000 membri ai clubului.

Pentru atragerea turismului automobilistic internațional spre România, A.C.R. organizează — prin întreprinderea sa proprie «Întreprinderea de turism internațional automobilistic» (Touring A.C.R.) — toate acțiunile și operațiile economice legate de această activitate. Automobil Clubul Român a inițiat pentru prima dată în Europa formula călătoriei turistice «Package-Tour», prin care turistului i se asigură cazarea și masa pe traseul solicitat, începînd din orice punct ales în Europa pînă în România. Această formulă, evidențiată la Congresul internațional «Loisirs et Tourisme» din București (1969), a fost preluată de cluburi și asociații din peste 14 țări. În prezent, practicăm și alte forme va-

Prezență A.C.R. la Tîrgul Internațional București 1972



riate de călătorii: «Fly and Drive», «Tren și auto», «Tur la alegere», «Cupoane hoteliere» (la purtător), «Închirieri de mașini fără șofer» și altele.

Dezvoltarea turismului automobilistic pe plan mondial, ca și eficiența economică a acestuia, au determinat A.C.R.-ul să-și perfecționeze continuu, la cel mai înalt nivel, organizarea unor asemenea călătorii. Clubul nostru dispune astăzi de hoteluri în exploatare proprie în țară și are contracte cu mari hoteluri din Viena, Budapesta, Ljubljana, Belgrad, Istanbul etc. Desfășurăm o largă acțiune de popularizare a turismului automobilistic spre țara noastră, având contracte cu peste 80 de parteneri externi.

Acordarea asistenței juridice pentru membrii A.C.R. constituie o preocupare importantă a A.C.R. În prezent această asistență se asigură de către toate filialele din țară, prin juriști specialiști în legislația rutieră. Asistența juridică privește atât situații ivite în țară cât și în străinătate. Prin convențiile de asistență juridică, multilaterale, încheiate cu Alianța Internațională a Turismului și Federația Internațională a Automobilului, membrii A.C.R. pot beneficia în străinătate de asistență juridică din partea cluburilor și asociațiilor afiliate la organizațiile internaționale de mai sus.

Automobil Clubul Român și-a adus contribuția la elaborarea unor acte normative noi privind securitatea rutieră, fiind unul din promotorii introducerii asigurării de răspundere civilă prin efectul legii. În viitor, organizația noastră își propune să contribuie la inițierea de noi măsuri cu caracter normativ, pentru îmbunătățirea legislației rutiere, a securității rutiere, în concordanță directă cu dezvoltarea circulației rutiere. În acest sens, ne gândim să propunem crearea unui Consiliu al securității rutiere din țara noastră, care să coordoneze întreaga activitate legată de această problemă.

Statutul asociației noastre precizează că Automobil Clubul Român are ca sarcină îndrumarea și coordonarea activității sportive automobilistice în țara noastră. Această competență a fost oficial confirmată printr-o hotărâre a C.N.E.F.S. care a recunoscut sportul automobilistic ca ramură oficială de sport, iar A.C.R. ca for reprezentativ pe plan intern și extern al sportului automobilistic din Republica Socialistă România.

Activitatea sportivă automobilistică este exercitată de către A.C.R. prin Comisia Națională Sportivă Auto, care funcționează cu regim de federație de specialitate.

Sîntem convinși că rezultatele sportivilor noștri de performanță, ale tuturor membrilor A.C.R., iubitori ai sportului automobilistic, ar fi mult mai bune dacă la inițierea și sprijinirea acestei activități ar contribui mai activ o serie de foruri competente: instituțiile și întreprinderile legate direct de problemele automobilistice din țara noastră.

O activitate susținută și continuă se des-

fășoară pe planul colaborării cu cluburile și organizațiile automobilistice din străinătate. Lărgind continuu și cu precădere relațiile bilaterale cu cluburile și asociațiile automobilistice din țările socialiste, A.C.R. a colaborat pe baze reciproc avantajoase, și cu organisme similare din alte țări. Au fost intensificate schimburile de delegații, vizitele reciproce la nivelul conducerii asociațiilor și organizațiilor, participarea la congrese, conferințe etc. Aceste acțiuni au contribuit la popularizarea pe plan extern a activității asociației noastre, la cunoașterea activității cluburilor partenere, la utile schimburi de experiență.

Menționăm că A.C.R. este membru al Alianței Internaționale a Turismului, cu sediul la Geneva, din care fac parte 134 de asociații și cluburi din lumea întreagă, însumînd peste 100 milioane de turiști. De asemenea, clubul nostru face parte din Federația Internațională a Automobilului de la Paris, din Organizația Mondială a Turismului și Automobilului de la Londra, din Biroul Internațional al Turismului Social de la Bruxelles.

Elocvent pentru ilustrarea poziției A.C.R. în viața automobilistică internațională este faptul că reprezentanții acestuia au fost aleși sau desemnați în principalele organisme internaționale (secretarul general al A.C.R. este membru în Comitetul Director al Alianței Internaționale a Turismului și în Comitetul mondial instituit nu de mult pentru elaborarea proiectului viitoarei structuri a Organizației Mondiale a Turismului și Automobilului. O serie de cadre din aparatul central al A.C.R. activează în comisiile tehnice și turistice ale F.I.A. și în comisia juridică A.I.T.—n.r.).

Automobil Clubul Român se va ocupa în continuare de dezvoltarea relațiilor cu cluburile și asociațiile partenere, va acorda importanță cuvenită schimbului de păreri și de experiență în problemele specifice automobilismului și turismului auto. Vom continua să depunem o activitate susținută în cadrul organizațiilor internaționale, pentru intensificarea colaborării multilaterale pentru promovarea automobilismului, turismului și sportului automobilistic.

*

S-au scurs șase ani de la înființarea Automobil Clubului Român. Trecînd în revistă rezultatele obținute în acest interval de timp, ne gândim cu răspundere la drumul pe care trebuie să avansăm pentru a ne îndeplini exemplar sarcinile statutare.

Mobilizat de avîntul cu care întregul popor român transpune în viață hotărârile Conferinței Naționale a partidului, activul nostru salariat și voluntar își redimensionează eforturile și exigența în muncă. Sîntem conștienți că organizația noastră trebuie să fie mereu la înălțimea misiunii ce i-a fost încredințată, că trebuie să se înscrie în contextul general de muncă entuziastă, creatoare, ce domnește pretutindeni în patria noastră socialistă de astăzi.

calendar auto '73

IANUARIE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

TURISM

• Duminica se ține târg la Rucăr (Jud. Argeș, pe DN 73), sat vestit pentru arhitectura caselor și frumusețea portului popular • Sîmbăta au loc târguri la Mehadia (Jud. Caraș Severin, pe DN 6), Corund (Jud. Harghita, pe DN 13 A), Negrești-Oaș (Jud. Satu Mare, pe DN 19), Arbore (Jud. Suceava, ramificația asfaltată din DN 2 sau 17) • La Mehadia se pot vizita castrul roman Ad mediam și cetatea medievală • Corundul este un vechi centru de olărie. • În Negrești-Oaș se găsește Muzeul Țării Oașului. • Un vechi târg cu tradiție are loc în zilele de 20 și 21 ianuarie la Ghimeș-Făget, sat aflat pe culmea Carpaților răsăriteni, în jud. Bacău, pe DN 12 A.

UNA PE LUNĂ...



— Poți să-mi spui, Tanțo, care este a noastră:...

METEO

E luna cea mai rece a anului, care ne oferă o vreme caracteristică *climatului arctic*. Teritoriul țării e acoperit integral cu zăpadă. Temperatura medie variază între $-10,5^{\circ}$ la Vf. Omu și $0,2^{\circ}$ la Mangalia. Cele mai calde regiuni sînt: litoralul Mării Negre la sud de Constanța, valea Dunării cuprinsă între Baziaș și Drobeta-T. Severin, precum și unele localități adăpostite situate în Subcarpații meridionali și care se înălțuiesc pe linia: Oravița - Steirdorf - Anina - Govora - Breaza - Vălenii de Munte.

În timpul zilei, cel mai mare frig e între orele 6 și 8, iar cel mai cald la ora 14.

Perioadele cele mai geroase ale lunii sînt în jurul datelor de: 3, 12 și 24 ianuarie.

Cerul se menține mai mult noros în zona de șes și deal și variabil pe crestele Carpaților, unde zilele însorite sînt mai numeroase decît în Cîmpia Dunării.

Ninsorile sînt frecvente în jurul datelor de 5-7, 11-13, 15, 17-19, 21-22 și 31 ianuarie. Din cauza Crivățului, ninsorile din Moldova și șesul Dunării sînt, mai totdeauna, viscolite.



calendar auto '73

FEBRUARIE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

TURISM

• Lunea se ține țîrg la Tîrgul Neamț, lîngă Cetatea Neamțului, pe DN 15 B sau C • Joia are loc țîrg la Năsăud (jud. Bistrița Năsăud, pe DN 17 C), unde se vînd țesături, olărie și pălării împodobite cu pene de păun • Sîmbăta se ține țîrg la Cîmpeni (jud. Alba, pe DN 75) • Duminica are loc țîrg la Poiana Sibiului (jud. Sibiu, pe DN 1-7), localitate numită «satul albastru», datorită culorii caselor. • Tot duminica are loc țîrg și la Tg. Lăpuș (jud. Maramureș, prin Dej, ramificație din DN 1C).

UNA PE LUNĂ...



— E greu dom'le! Trebuie reglată paraxia discurilor de saboți, care nu fac contact cu bendixul la cuzineții carburatorului, plus culbutorii de la delco...

METEO

Este cea mai rece lună a anului în zona alpină a Carpaților. Vremea are caracteristicile *climatu-lui polar*. Zăpada începe să se topească parțial în a treia decadă a lunii. Temperatura e cuprinsă între $-11,1^{\circ}$ pe creștele Carpaților și $+1, 1^{\circ}$ pe litoralul sudic. Ca și în ianuarie, cele mai friguroase regiuni ale țării, exceptînd zona de munte, sînt: 1) Depresiunea Giurgiu-Ciuc, cuprinsă între Toplița - Gheorghieni - Miercurea Ciuc - Bod și Sf. Gheorghe; 2) Depresiunea Întorsura Buzăului; 3) Valea Siretului între Pașcani - Roman - Bacău; 4) Zona centrală din Cîmpia Dunării situată între Drăgănești - Olt - Alexandria - București - Urziceni - Slobozia; 5) Platoul din jurul localității Strehaia.

În decursul lunii se produc răcirii mai accentuate în jurul datelor de 4, 8, 10, 16, 20 și 26 februarie.

Aspectul vremii e în general închis și umed, alternînd zile de ger cu zile de moină. În medie sînt 6 zile cu ninsori sau lapoviță, care se transformă destul de des în ploaie, în partea de sud-est a țării. Frecvent, precipitațiile cad la: 2, 6-8, 12, 14-15, 19-20 și 24 februarie. În zona de munte, ninsorile sînt mai abundente și viscoalele mai pu-ternice decît în ianuarie. Diminețile sînt cețoase.

calendar auto '73

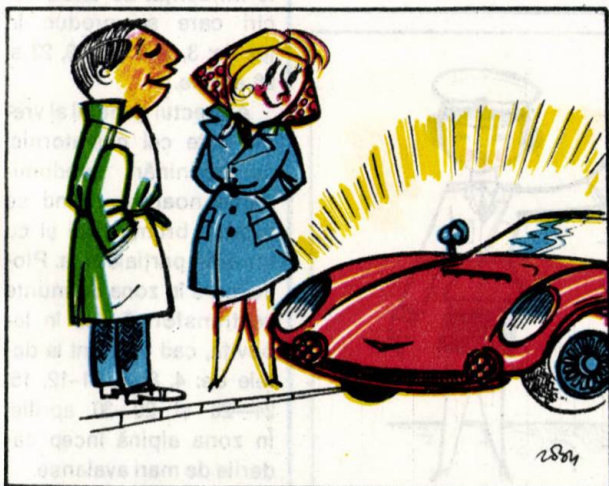
MARTIE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

TURISM

• În prima zi a lunii începe vânzătoarea la urși, dar — atenție — numai cu autorizație! • Lunea se ține târg la Abrud (Jud. Alba, pe DN 74), unde se poate vizita Muzeul Aurului • În zilele de duminică au loc târguri la Cugir (Jud. Alba, DN 7) și Cetatea de Baltă (Jud. Alba, prin DN 14 A sau B) • În a treia duminică a lunii are loc «Târgul sărutului» la Hălmașiu (Jud. Arad, DN 76). Tinerele perechi căsătorite în cursul iernii vin la acest târg pentru a se întâlni și a petrece. Cu acest prilej, ele primesc daruri de la rude.

UNA PE LUNĂ...



— Spune-mi iubitoare, ce-ai zice de un asemenea mărtisor?...

METEO

E lună cu aspect de iarnă în zona de munte cu altitudine mai mare de 1000 m și de început de primăvară în celelalte ținuturi. Vremea are aspecte ale *climatului sub-polar*.

Temperatura medie e cuprinsă între $-8,4^{\circ}$ la Vf. Omu și 6° la Timișoara și Drobeta-T. Severin. Regiunile care se încălzesc cel mai mult sînt: cîmpia Banatului, cîmpia Crișurilor, șesul Dunării și jumătatea de sud a Dobrogei.

Temperatura nu crește continuu din prima pînă în ultima zi a lunii, din cauza unor răcirii mai accentuate ce se produc frecvent la datele de: 4, 10—12, 16, 26 și 29—30 martie.

Aspectul vremii e foarte schimbător nu numai de la o zi la alta, ci chiar în cursul aceleiași zile. În zona de munte predomină lapovițele și ninsoarele, iar în celelalte regiuni ploile și lapovițele. Aceste precipitații cad în mod obișnuit la datele de: 1—2, 7—9, 11—12, 21 și 27—29 martie.

La sfîrșitul lunii, zăpada ce acoperă solul se topește integral exceptînd zona de munte, unde se menține în grosime mai mare pe văi, în căldările glaciare și pe versanții nordici.



calendar auto '73

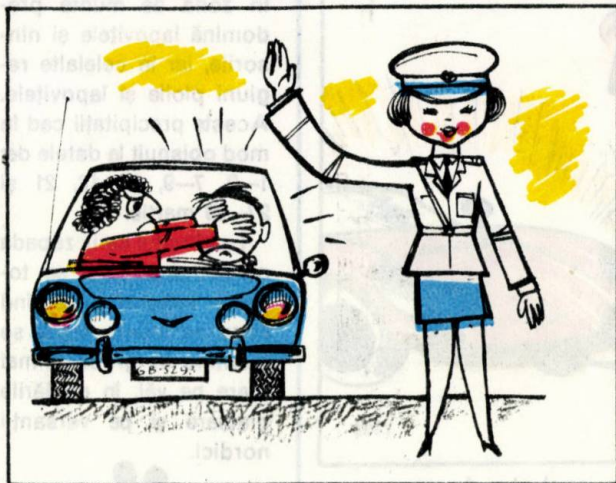
APRILIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

TURISM

● Incepe vinătoarea cocoșilor de munte ● La Bîrsa (jud. Arad, ramificație spre Virfurile din DN 76) are loc sărbătoarea «Druștele». Este o manifestare de veche tradiție, la care vin pentru a cînta și juca numai femeile; bărbații sînt admiși doar ca spectatori ● Sîmbăta are loc tîrg la Tăuții-Măghereș (10 km vest de Baia Mare) ● În zilele de duminică se țin tîrguri la Ocna-Șugatag, Seini, Șuciu de Sus și Lăpus (jud. Maramureș) ● În satele Hateni-Dărasca, Hărniciești și Șugatag (jud. Maramureș) are loc, în penultima sau în ultima duminică a lunii, sărbătoarea «Tinjaua», închinată primului om ieșit la arat ● Sfîrșitul lunii aprilie marchează încheierea vinatului la stîrci cenușii și becațe.

UNA PE LUNĂ...



Fără cuvinte...

METEO

E cea mai vîntoasă lună a anului, exceptînd litoralul și zona alpină a Carpaților. Vremea e caracteristică climatului temperat-subpolar.

Temperatura mijlocie oscilează între $-4,9^{\circ}$ la Vf. Omu și $12,4^{\circ}$ la T. Măgurele. Cea mai rece regiune o formează crestele Carpaților unde predomină încă aspectul de iarnă și unde temperatura se menține sub zero grade, iar cele mai calde tinuturi sînt: cîmpia Banatului și sudul cîmpiei Dunării. Pe litoral timpul este răcoros, chiar mai răcoros decît la Baia-Mare, cu temperaturi apropiate de cele ale lășului și Tg. Mureșului.

În cursul zilei, cel mai mare frig este între orele 5 și 6, iar cel mai cald între 14 și 15.

Mersul temperaturii este influențat de unele răcirii care se produc în jur de: 3, 5, 9, 11, 18, 23 și 26 aprilie.

Aspectul general al vremii este cel nestatornic, cu însenări predominante noaptea, cînd se produc brume tîrzii și cu înnorări parțiale ziua. Ploile, care în zona de munte se transformă des în lapoviță, cad frecvent la datele de: 4, 8-9, 11-12, 15, 24-26 și 29-30 aprilie. În zona alpină încep căderile de mari avalanșe.

calendar auto '73

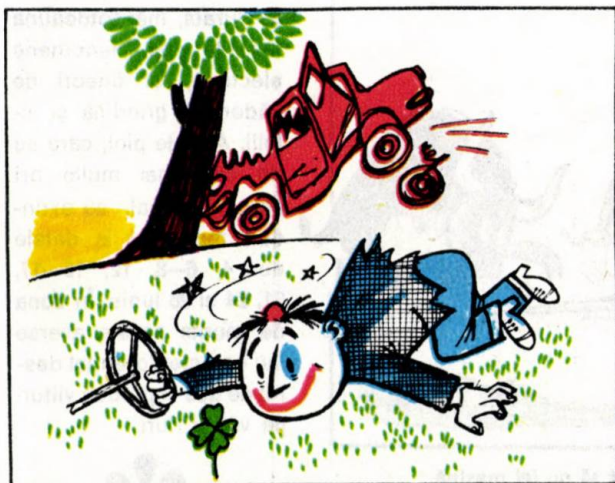
MAI

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

TURISM

● La începutul lunii, în Țara Oașului se sărbătorește «Simbra oilor» ● Înfloresc narcisele în poienile de la Negrași (jud. Argeș, 35 km de Pitești, spre Videle), Ciocîrlău (jud. Gorj, lângă Tg. Jiu), Vad (jud. Făgăraș) ● La Poiana Sibiului (jud. Sibiu, DN 1—7), în pădurea de stejari Staule, se sărbătorește «Maialul» ● Începe pescuitul păstrăvilor indigeni ● În ziua de 6 mai are loc «Sarbarea junilor» (la Brașov) și «Sarbarea liliacului» (la Rudăria, jud. Caras-Severin, 50 km vest de Mehadia) ● La jumătatea lunii se încheie vînătoarea de dropii, cocoși și cocoși de munte ● În București se deschide «Tîrgul moșilor».

UNA PE LUNĂ...



— Urraa! Un trifoi cu patru foi!...

METEO

E luna marilor ploi însoțite de fenomene electrice și căderi de grindină. Această lună aduce în ținuturile noastre un climat temperat-subtropical.

Temperatura medie a lunii e cuprinsă între 0,2° pe virfurile Carpaților și 17,6° în lunca Dunării la T. Măgurele. Dacă zona de munte e regiunea cea mai rece, valea Dunării între Drobeta-T. Severin și Călărași, precum și cîmpia Brăilei sînt ținuturile cele mai calde.

Temperatura crește cu 4 grade din prima pînă în ultima zi a lunii; aceeași creștere e întreruptă de 6 răcirii, care au loc la datele de: 4—5, 9—11, 19, 21—22, 26 și 31 mai.

Pe platourile și crestele Carpaților, din cauza peticelor de zăpadă, vremea se menține rece și de aceea temperatura coboară noaptea pînă la -6°, iar ziua, numai spre sfîrșitul lunii, urcă la +4°.

Cerul prezintă înnorări mai pronunțate în orele de după-amiază. Zile însoțite și calde alternează cu zile răcoroase și ploioase. Ploile care iau adesea caracter de averse, cad mai ales în jur de: 3, 5—6, 11, 15, 20, 22—23, 25, 27—28 și 31 mai. Aceste ploi durează puțin și timpul frumos predomină.

calendar auto '73

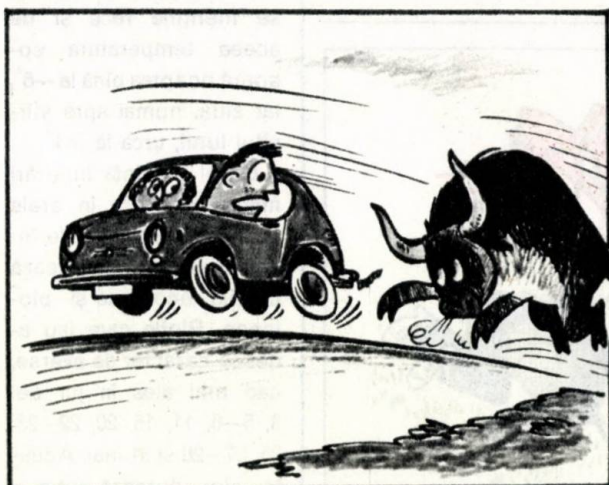
IUNIE

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

TURISM

• Incepe vânătoarea de căpriori (tați) și pescuitul de loștrițe și păstrăvi • În ziua de 3 iunie au loc serbări cîmpenești la Porți (jud. Bihor, DN 191 A) și Gorgana (jud. Sălaj) • În a șasea zi a lunii are loc «Festivalul costumului de pe Valea Mureșului de sus» la Rușii-Munți (jud. Mureș) • Duminică 17 sau 24 iunie se ține Sărbătoarea teiului la Greci (jud. Mehedinți), Cleanov (jud. Dolj) și în pădurea Mazilu de lângă Buciumeni (jud. Galați). Între 13 și 27 ale lunii are loc Tîrgul «Drăgaica» de la Buzău • În ultima săptămîină din iunie se face «Măsurarea laptelui» oilor în satul turistic Șirnea (jud. Brașov, ramificație 3 km din DN 73).

UNA PE LUNĂ...



— Și doar te-am rugat să nu iei mașină de culoare roșie...

METEO

E cea mai ploioasă lună a anului în toate regiunile. Iunie ne aduce o vreme caracteristică climatului temperat-subtropical umed.

Temperatura medie e cuprinsă între 3,3° la Vf. Omu și 21,2° la Calafat. Regiunile cele mai calde sînt: lunca Dunării de la Corabia la Oltenița și cîmpia Brăilei.

Temperatura continuă să crească de la începutul plin la sfîrșitul lunii, dar creșterea nu e continuă fiind întreruptă de unele răcirii sensibile care au loc la: 4—5, 12, 17, 22 și 27—29 iunie.

Aspectul general al vremii e frumos, cu cer mai mult senin noaptea și dimineața, cu arșită la orele de amiază, cînd încep înnorările și cu averse după-amiaza sau spre seară. Ploile sînt de scurtă durată, mai totdeauna însoțite de fenomene electrice, iar uneori de căderi de grindină și vijelii. Aceste ploi, care au de cele mai multe ori caracter local, au extinderi mai mari la datele de: 4, 6—8, 12, 15—17, 21, 24 și 26 iunie. În zona de munte aceste averse iau caracter torențial desul de des și produc viituri pe văi și rîuri.



calendar auto '73

IULIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

TURISM

● La Brincovenesti (jud. Mureș, DN 15) are loc, la începutul lunii, «Tîrgul cireșelor». ● În ziua de 6 iulie se ține «Festivalul fanfarelor» pe dealul Hagău (jud. Bistrița Năsăud) ● Cu două zile mai tîrziu, are loc la Sălăjeni (jud. Sălaj) întîlnirea de la gorunul lui Mihai Viteazul. ● O mare serbare populară se ține în aceeași perioadă și la Bobilna (jud. Cluj), lîngă monumentul ridicat în amintirea răscoalei din 1457. ● La jumătatea lunii are loc «Tîrgul de fete» de pe Muntele Găina. ● Între 28 iulie și 3 august se organizează la Constanța «Serbările Mării».

UNA PE LUNĂ...



— Tov. reporter, după mine cel mai important în traficul rutier este respectarea semnelor de circulație...

METEO

E luna cea mai caldă a anului, care favorizează extinderea, în regiunile noastre, a *climatului tropical-semiuscalt*.

Temperatura mijlocie a lunii oscilează între 5,4° la Vf. Omu și 23,4° la Calafat și T. Măgurele. Ca și în celelalte luni, regiunea cea mai rece a țării e tot zona de munte, iar cele mai calde regiuni sînt lunca Dunării și cîmpia Brăilei, unde temperatura e mai ridicată de 23°.

În cursul zilei, temperaturile cele mai mici se înregistrează între orele 4 și 5, iar cele mai ridicate între 14 și 16.

Deși în această lună se produc marile călduri ale anului, zise caniculare, au loc și unele răcirii sensibile, mai ales la datele de: 2—4, 8—10, 12, 16, 20, 22, 24, 26, 29—30 iulie.

Aspectul vremii e mai frumos decît în iunie, cerul fiind mult mai însorit. Obișnuit, cad 8 sau 9 ploi repezi, care dau cantități mari de apă și care sînt însoțite de descărcări electrice și vijelii locale. Frecvent, ploile cad la datele de: 2—3, 6, 9, 15, 18—19, 22, 26 și 31 iulie. Căderile de grindină devin din ce în ce mai rare.



calendar auto '73

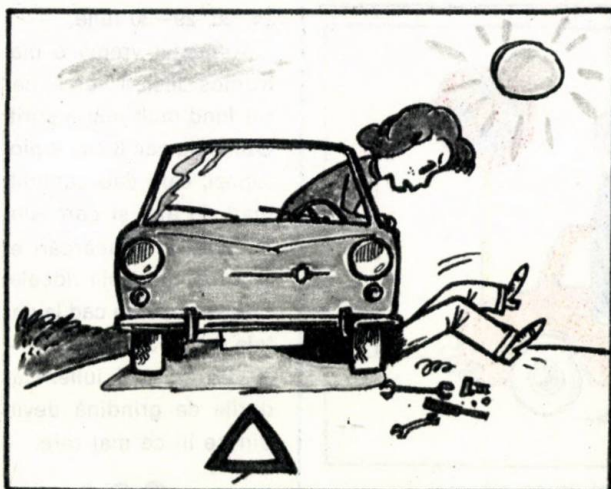
AUGUST

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

TURISM

• În prima jumătate a lunii au loc târguri de artă populară, denumite «Praica» la Sărmaș și Sînpetru (jud. Mureș) • La Călimănești, Rm. Vilcea, Olănești și Gova se ține, între 3 și 6 august, festivalul «Cîntecele Oltului» • În Poiana Bîlca Bîrjabei din Munții Rodnei are loc «Hora de la Prislop» • La jumătatea lunii începe vînatul la gîște, rațe mari, stîrci cenușii, potîrnichi, prepelițe • La Moneasa (jud. Arad) are loc «Festivalul Țării Zarandului». • În ultimele zile ale lunii se țin cîteva festivaluri și serbări folclorice la Drăguș (jud. Brașov) și Valea Lupului (jud. Satu-Mare).

UNA PE LUNĂ...



— Sigur! Ție îți convine! Stai dedesubt la umbră, puțin îți pasă de mine!

METEO

E luna cea mai caldă în zona alpină a Carpaților. Vremea are aspect caracteristic climatului tropical-semiînsorit.

Temperatura medie e cuprinsă între 5,7° pe vârful Carpaților și 22,7° la Calafat și Drobeta-T. Severin. Zona cea mai caldă a țării este cîmpia Dunării inclusiv regiunea bălților dintre Dunăre și Borcea, precum și sudul Dobrogei.

Temperatura e ridicată în prima decadă a lunii, cînd zilele tropicale și caniculare sînt frecvente, apoi ea începe să scadă lent. În cursul lunii au loc și unele răciri mai accentuate la 1, 9, 14, 18—19, 24, și 28—29 august.

Aspectul vremii e frumos și uscat cu foarte multe zile senine. Noapțile sînt mai calde și mai senine decît în orice altă lună. Ploile sînt mai slabe și devin din ce în ce mai rare; ele cad tot sub formă de averse, însoțite de fenomene electrice. Atunci cînd sînt separate de călduri mari, ploile devin violente. Ploile au extindere teritorială mai mare la datele de: 1, 7—8, 13—15, 18, 21, 24, și 28 august.

Atît pe litoral cît și în zona de munte, luna august oferă, mai totdeauna, cele mai frumoase și mai calde zile și nopți.



calendar auto '73

SEPTEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

TURISM

• În a doua zi a lunii are loc la Leșul Ilvei (jud. Bistrița-Năsăud) «Rapsodia trișcașilor». • Lunea se țin tirguri la Negrești (Satu Mare) și Ciochina (jud. Ialomița). • În comuna Ceahlău (jud. Neamț) are loc, în a șasea zi a lunii, «Sărbătoarea Muntelui Ceahlău» • Se țin tirguri la: Deta (jud. Timiș, DN 59), Tândărei (jud. Ialomița, DN 2 A), Vișeu de Sus (jud. Maramureș, DN 18), Albac (jud. Hunedoara DN 75) • În zilele de 17 și 23 septembrie are loc la Făgăraș «Festivalul cetățitorilor», iar la Satu-Mare un festival muzical. • Începe vânătoarea la mistreți.

UNA PE LUNĂ...



— Ajutor «colegial» pe șosea...

METEO

E luna primelor brume în munți și nordul țării. Acum iau sfârșit aversele însoțite de descărcări electrice și căderi de grindină și încep ploile mărunte de toamnă. Vremea are caracteristicile climatului temperat-subpolar-semiuscă.

Temperatura medie variază între 3,0° la Vf Omu și 18,5° la Constanța. În această lună cele mai calde regiuni ale țării sînt: partea de vest a Olteniei, lunca Dunării între Corabia și T.Măgurele, cîmpia Brăilei, sudul Dobrogei și întreg litoralul.

În decursul lunii, temperatura scade cu 4—5 grade, dar scăderea nu este treptată și continuă din cauza unor valuri de aer cald și rece care alternează între ele. Răcirile cele mai pronunțate se înregistrează la datele de: 1, 9, 19—20, 23 și 27—28 septembrie.

Deși în unii ani vremea e umedă, rece și ploioasă, în majoritatea cazurilor timpul e frumos, cu zile calde dar cu nopți răcoroase. În medie sînt 8 zile cu ploi, care obișnuit cad la 3, 6, 13—14, 17, 21—22 și 28—29 septembrie. În zona alpină ploile de la sfârșitul lunii se transformă în lapoviță și ninsoare, dar care nu depun strat de zăpadă.

calendar auto '73

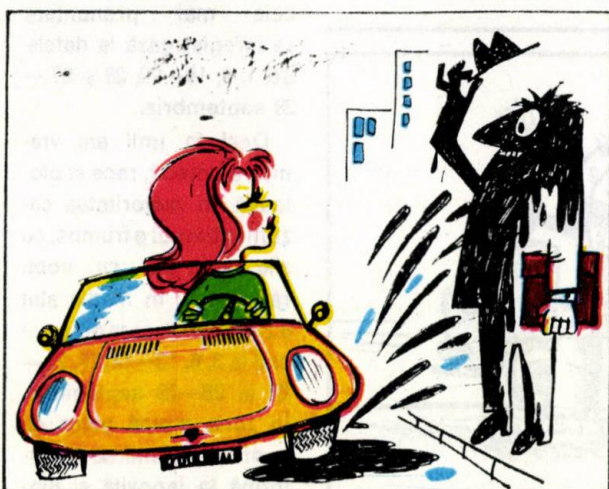
OCTOMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

TURISM

● În întreaga țară se sărbătorește «Ziua recoltei»
● Au loc târguri în numeroase localități: la Rîureni (jud. Vâlcea, DN 64), Avrig (jud. Sibiu, DN 1), Tg. Jiu (în acest oraș are loc și «Săptămîna meșterilor populari»), Rupea (jud. Brașov, DN 13), Chișineu-Criș (jud. Arad), Miroși (jud. Argeș) ● În ziua de 10 octombrie se țin reuniuni corale în orașele Baia Mare și Sighet.
● La Huși (jud. Iași) și Drăgășani (jud. Vâlcea) se sărbătorește «Culesul viilor».

UNA PE LUNĂ...



— Pardon! Scuzați-mă...

— Nu face nimic! Îmi pare bine că v-am cunoscut...

METEO

E luna de tranziție către anotimpul rece al anului, așa cum aprilie e de tranziție spre anotimpul cald. Ambele luni au caracteristici ale climatului temperat-subpolar. În octombrie însă, vremea este mai caldă decât în aprilie, pe litoral și în zona alpină a Carpaților.

Temperatura mijlocie variază între $-0,5^{\circ}$ la 2500 m altitudine și $13,5^{\circ}$ la Mangalia (14 m. alt.). Litoralul și jumătatea de sud a cîmpiei Dunării, cu întreg Bărăganul și Dobrogea, sînt regiunile cele mai calde în luna octombrie.

Din prima pînă în ultima zi a lunii, temperatura scade cu 8 grade. Răciră nu se produce în mod continuu, din cauza unor încălziri ce au loc pe parcursul lunii și a unor răciră mai simțitoare care se înregistrează în jurul datelor de: 5—6, 15, 20, 25 și 28—29 octombrie.

În cursul zilei, cel mai rece e în jurul orei 6, iar cel mai cald la ora 14.

Aspectul vremii e schimbător, alternînd zile umede, vîntoase și ploioase cu zile însorite, călduțe și uscate. Ploile cad în jurul datelor de: 4, 9—10, 19—20, 23, 27 și 31 octombrie. Noapțile devin reci cu brume și îngheț slab.

calendar auto '73

NOIEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

METEO

E luna ploilor mărunte și a primelor ninsori în zona de deal și cîmpie. Vremea e caracteristică *climatului subpolar-umed*.

Temperatura mijlocie e cuprinsă între $-4,7^{\circ}$ în zona alpină a Carpaților și $7,8^{\circ}$ pe litoralul sudic al Mării Negre. Regiunile cele mai calde sînt: litoralul, cîmpia Aradului, valea Dunării între Orșova — Calafat, Corabia—Giurgiu, răsăritul Bărăganului și partea centrală a Dobrogei.

De la începutul pînă la sfîrșitul lunii, temperatura scade cu 6—8 grade. Scăderea nu e treptată și aceasta datorită unor răcirii mai bruște care au loc la datele de: 3—4, 14—15, 21 și 27—28 noiembrie.

Aspectul predominant al vremii este închis și umed, cu ceață frecventă și cu multe zile noroase. Ploile mărunte și burnitele sînt frecvente, iar după 16 noiembrie încep să cadă lapovițe și ninsori, dar care nu depun strat de zăpadă decît în zona de munte și nordul țării. Aceste precipitații cad mai ales la: 2—3, 5, 10—12, 16, 21—22, 25 și 29 noiembrie. La sfîrșitul lunii, vîrfurile Carpaților sînt albite de zăpadă.

TURISM

• Începe vînatul iepurilor și fazanilor (numai co-coși). • Marțea se ține tîrg la Hodod (jud. Satu Mare, DN 19 A) • Joia are loc tîrg în orașul Sebeș (jud. Alba, DN 1—7) • Sîmbăta se țin tîrguri la Vașcău (jud. Bihor, DN 76), Mercurea (jud. Sibiu, DN 1—7), Corund (jud. Harghita, DN 13 A) • În orașul Năsăud se organizează reuniunea corală «Doina someșană» • La Valea Slănicului (jud. Buzău) are loc «Festivalul Slănicului»

UNA PE LUNĂ...



— Și spuneți că nu dv. sînteți de vină!...



calendar auto '73

DECEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

TURISM

• Vinerea se ține târg în Orăștie (Jud. Hunedoara, DN 7). În acest oraș se poate vizita un interesant Muzeu etnografic • Tirgurile de duminică au loc la Făgăraș (Jud. Brașov, DN 1), Foltești (Jud. Galați, DN 26), Novaci (Jud. Gorj, DN 67), Nehoiu (Jud. Buzău, DN 10), Ruginoasa (Jud. Iași, DN 28 A) • În ultima săptămână se țin în întreaga țară sărbătorile și obiceiurile de Anul Nou • La Botoșani are loc un tradițional festival al obiceiurilor de sfârșit de an • Comuna Ilia-Șoimuș găzduiește «Obiceiuri și tradiții de iarnă».

UNA PE LUNĂ...



— Hai Gicule, grăbește-te! Mai avem 8 minute până la revelion și noi încă n-am ajuns la Ionești!...

METEO

E luna cea mai cețoasă și cea mai umedă, a anului, menținând solul permanent ud. Vremea acestei luni este caracteristică climatului polar.

Temperatura mijlocie variază între $-8,3^{\circ}$ în zona alpină a Carpaților și $+2,9^{\circ}$ în sudul litoralului. Cele mai importante răcirii au loc la: 1, 4, 8-9, 14-15, 22 și 27-28 decembrie.

În zona de munte, mai înaltă de 500 m., temperatura medie e mai coborâtă de -2° . Regiunile cele mai calde, cu temperaturi mai ridicate de $+1^{\circ}$ sînt: cîmpia Aradului, lunca Dunării la Cazane și jumătatea de est a Dobrogei.

Aspectul vremii e închis, cețos, cu cer acoperit zile în șir; soarele își face foarte rar apariția. Cad atît ninsori cît și ploi sau burnițe. Cele mai însemnate precipitații se înregistrează la: 3-4, 8, 12-14, 17, 21-22, 27 și 29-31 decembrie. Numai zăpada care cade în a treia decadă a lunii persistă pe sol.

REALIZATORI:

Turism
— POMPILIU VOICULEȚ
Meteo
— N. TOPOR
Una pe lună
— N. NOBILESCU

CETĂȚILE PONORULUI

Alpiștiții de la A.S. Armata-Brașov sorb o ceașcă de cafea, după orele de explorare a gale-rii subterane (sus). În desenul de jos: un profil al ultimei părți a Cetății Ponorului.

Alpiștii de la A.S. Armată-Brașov sorb o ceașcă de cafea, după orele de explorare a galeriei subterane (sus). În desenul de jos: un profil al ultimei părți a Cetăților Ponorului.

(Continuare in pag. 38)



**AUTOMOBILUL
VIITORULUI**

Nu este deloc ușor să schițăm un portret exact al automobilului de mâine. Bazându-ne pe ultimele cuceriri ale științei și tehnicii, vom încerca totuși să vă sugerăm o imagine cât mai fidelă a acestui vehicul al viitorului, pe care sperăm să-l întâlnim pe autostrăzi în viitoarele trei decenii.

* *

Pentru următorii zece-cincisprezece ani, eforturile vor fi îndreptate mai ales spre perfecționarea automobilelor existente.

Se prevede răspîndirea motoarelor dispuse transversal în față, grupînd într-un carter unic arborele cotit, schimbătorul de viteze și diferențialul. Învecinarea arborelui motor cu pinioanele schimbătorului de viteze nu va prezenta inconveniente, ci, mai degrabă, avantaje multiple: reducerea numărului de cartere, micșorarea prețului de cost etc.

Motorul autoturismelor europene de mare serie va fi un motor cu patru cilindri în linie, pentru tracțiunea în față, avînd arborele cu came în cap, comandat prin cureaua dințată și arbore cotit pe cinci paliere.

Automobilele realizate după soluția clasică (soluție aplicabilă în general la mașinile echipate cu motoare de peste 100 CP) vor beneficia de o capotă la fel de scurtă ca cea din cazul soluției «totul în față», cu motorul dispus transversal. Pentru atingerea unui asemenea deziderat, motorul va fi înclinat, iar radiatorul, mai puțin voluminos în viitor, nu va mai fi montat în fața motorului, ci alături de el sau în spate. În acest fel se poate obține cu ușurință o capotă plonjantă și scurtă.

Întreținerea motorului va fi practic inexistentă. Schimbarea uleiului se va face după aproximativ 20 000 km. Joja va fi eliminată și, pentru verificarea nivelului uleiului, se va utiliza ori un indicator la tabloul de bord, asemănător celui pentru nivelul benzinei din rezervor, ori un vas de expansiune din material plastic transparent, în genul celui folosit pentru indicarea nivelului lichidului de răcire.

Prin adaptarea pe scară largă a tacheșilor hidraulici, se va elimina și operația de reglare a culbutorilor și supapelor, suprimînd una dintre ultimele operații principale de întreținere mecanică.

Automobilele vor fi prevăzute cu dispozitive speciale de mare eficacitate contra poluării atmosferei.

Se consideră că injecția de benzină se va extinde, mai ales o dată cu realizarea, la un preț mai redus, a instalațiilor cu comandă electronică. Totuși, injecția de benzină nu va domina carburatorul în viitorul apropiat; aceasta mai ales datorită faptului că ultimele prototipuri de carburatoare permit să se obțină avantaje asemănătoare cu cele ale injecției de benzină, fără complicații constructive prea mari.

În ceea ce privește motorul cu piston rotativ, există încă dificultăți tehnologice și constructive, ceea ce face ca, în viitorul apropiat, acest motor să nu înlocuiască motorul clasic, decît la unele automobile produse în serie mică.

Referitor la turbinele cu gaz, realizările de pînă în prezent au condus la randamente inferioare celor obținute cu motorul clasic. Se continuă perfecționarea turbinelor cu gaz care

oferă totuși avantaje incontestabile, în special pentru autovehiculele grele, de mare capacitate (autotrenuri, supercargouri rutiere, trailere).

Cît despre automobile cu pile de combustibil, cercetările actuale nu au dus încă la rezultate satisfăcătoare.

O dezvoltare mare va lua propulsia electrică, mai ales în orașe. Datorită silențiozității și faptului că nu poluează deloc atmosfera, electro-mobilele vor fi probabil singurele mașini admise, peste zece-douăzeci de ani, în orașele aglomerate.

Ambreiajul clasic, care se va menține încă mult timp, va fi de tipul cu diafragmă și comandă hidraulică. La motoarele dispuse transversal, ambreiajul se va plasa la capătul arborelui cotit. La modelele de mare serie, ambreiajul va fi hidrodinamic, pentru a se realiza o legătură suplă între motor și schimbătorul de viteze. Comanda va fi tranzistorizată.

În viitor, maneta schimbătorului de viteze va fi înlocuită cu două butoane (unul pentru mersul înainte, iar celălalt pentru mersul înapoi) prin care se va comanda, pe cale electromagnetice, transmisia automată.

De asemenea, vor exista automobile cu schimbătorul de viteze cu comandă mixtă, funcționînd fie automat, fie cu comandă manuală. Toate autoturismele vor avea suspensie cu patru roți independente.

Articulațiile cardanice vor trebui să facă progrese considerabile, în special datorită tracțiunii pe față, în sensul reducerii prețului de cost și a creșterii unghiului de lucru. De asemenea, întreținerea lor va fi complet suprimată.

Coloana de direcție va fi telescopică atît din motive de securitate, cît și pentru confort. Ea va juca și rolul de amortizor eficace, prin încorporarea unui limitator de șoc care, peste o anumită valoare a forței axiale, va permite o deplasare progresivă de circa 10—20 cm. Autoturismele mici nu vor avea servo-direcție.

Mecanismele de direcție cu raport de transmitere variabil se vor bucura de o răspîndire mai largă. Pentru ușurarea conducerii, se prevede ca toate automobilele mai puternice să fie echipate cu sisteme de direcție servo-asistate. Se pare că vor fi abandonate încercările de înlocuire a volanului cu diferite manete și leviere.

În viitorul apropiat, autoturismele vor avea frîne disc la toate roțile. Aceste frîne nu vor costa mai mult decît cele cu tamburi, prezentînd în plus multiple avantaje. Se știe că discul se răcește mai ușor și, chiar la o temperatură ridicată, nu se deformează ca tamburul, ce are tendința să se deschidă. În plus, schimbarea sabotilor se face foarte ușor. Automobilele cu greutate peste 1 000 kgf. vor fi prevăzute cu servo-frîne.

Unele uzine au și început să echipeze automobile cu stabilizatoare de frînă, asemănătoare celor existente în prezent la avioane. Ele sînt controlate și dirijate de un calculator electronic miniaturizat. Astfel, chiar la o frînare bruscă, blocarea roților nu va avea loc, iar spațiul necesar pentru oprire va fi redus apreciabil.

Este probabil ca automobilul viitorului să se încline către interiorul virajului, sporind astfel confortul pentru pasageri.

Suspensia hidropneumatică va asigura automobilului o gardă la sol constantă, indiferent de încălcătură. La nevoie, o comandă manuală va permite să se mărească garda la sol pentru a se putea circula pe terenuri desfundate, drumuri neamenajate etc. Totuși, automobilele ieftine vor fi echipate și în viitor cu o suspensie cu arcuri elicoidale, bare de torsiune sau amortizoare conice din cauciuc (soluție recent adoptată la automobilele de mică capacitate). Nu se prevede utilizarea arcului cu foi, deși este mai ieftin.

Pneul viitorului va fi realizat din material plastic, fără carcase de pînze interioare și va avea o durată de serviciu egală cu cea a automobilului.

Semnalizatoarele de viraj și de stop vor lumina cu intensități diferite ziua față de noapte. Pentru a nu produce o iluminare prea puternică în timpul nopții, alimentarea lor se va face printr-o rezistență (introdusă în circuit de întrerupătorul general de iluminare), reducând astfel intensitatea luminoasă. Ziua, chiar pe soare puternic, rezistența fiind scoasă din circuit, intensitatea luminoasă va fi suficientă pentru ca semnalizatoarele să fie perfect vizibile.

În ceea ce privește iluminatul în general, farurile cu iod se vor răspîndi rapid, datorită avantajelor pe care le prezintă față de cele convenționale. De asemenea, farurile vor avea un sistem de reglare automată a înălțimii fasciculului luminos, pentru a se evita orbirea conducătorilor ce vin din sens opus.

Tabloul de bord va avea o formă concavă pentru ca fiecare aparat de control să fie cît mai vizibil de la postul de conducere. Torpedoul, cu circuite imprimate, va fi complet tranzistorizat, în aceasta înglobîndu-se chiar și vitezometrul și kilometrajul. Doar printr-o simplă apăsare de buton, conducătorul va putea urmări pe un ecran nivelul benzinei din rezervor, al uleiului din carter, distanța față de marginea trotuarului etc.

Ștergătoarele de parbriz vor fi prevăzute cu cel puțin două viteze, în funcție de necesități și, la nevoie, cu acționare intermitentă. Acest lucru va fi posibil datorită unui dispozitiv de întîrziere, cu comandă tranzistorizată, pentru motoarele electrice ale ștergătoarelor, care va permite reglarea intervalului dintre două ștergeri consecutive. În unele cazuri, ștergătoarele vor fi înlocuite cu jeturi de aer cald, asociate cu un lichid special care va dizolva murdăria depusă pe parbriz.

Datorită soluției «totul în față», cu motorul transversal, volumul util al automobilului va crește mult.

Pentru a se îmbunătăți ținuta de drum dată de un ampatament mare, roțile vor fi dispuse la cele patru colțuri, reducînd mult consolele din față și din spate.

Rezistența caroseriei va fi mult mai mare, pentru ca pasagerii să beneficieze de o protecție maximă.

Este probabil că în viitor atît scaunul conducătorului, cît și banchetele pasagerilor să aibă încorporate în tapițerie rezistențe electrice, care să permită încălzirea locurilor pe timp friguros; la atingerea unei anumite temperaturi (aproximativ 30°C), aceste rezistențe ar urma să se deconecteze automat.

Sînt posibile modificări interesante și în ceea

ce privește amplasarea locurilor pentru pasageri. După ultimele proiecte, acestea vor fi amenajate sub forma unui salon cu banchetele dispuse față în față.

Probabil că parbrizul va fi foarte înclinat, pentru ca, în caz de accident, soldat cu șoc puternic, pasagerii să îl lovească sub un unghi cît mai puțin periculos. În același timp, așezarea înclinată va reduce mult rezistența la înaintare a automobilului. Materialul pentru parbrize va fi triplexul modern, la care, în caz de ciocnire, cioburile rămîn pe folia de material plastic, pe care sînt lipite celelalte două folii de sticlă securizată. Restul geamurilor mașinii vor avea o suprafață mai mare și vor dispune de dispozitive de dezaburire și degivrare.

Autoturismele mijlocii și mari vor fi echipate cu instalație de condiționare a aerului. Ținînd seama de numărul mare de ore pe care omul le va petrece în automobil, se poate presupune că, pe viitor, autoturismele vor circula cu toate geamurile închise. Ventilarea interiorului se va face cu aer pulsant, filtrat de urmele gazelor de evacuare, și încălzit, răcit sau umezit în funcție de sezon.

În anotimpul rece, automobilul va fi încălzit și pe timpul staționării. La ora actuală doar 20% din mașini posedă asemenea instalații. Ținînd însă seama că numărul automobilelor garate afară este mai mare și că pe viitor construcția de garaje va rămîne și mai mult în urma construcțiilor de autoturisme, se înțelege foarte bine importanța încălzirii în timpul staționării îndelungate.

Datorită întreținerii foarte reduse și siguranței pe care o prezintă, instalația de încălzire se va răspîndi curînd. Funcționînd prin cataliză, ea va utiliza fie benzina obișnuită din rezervorul de combustibil al automobilului, fie benzina provenită dintr-un rezervor auxiliar. Conducătorul va intra dimineața într-o caroserie încălzită, fără geamuri aburite, nemaifiind nevoie să aștepte cîteva kilometri pînă ce sistemul de încălzire generală intră în acțiune din plin. Consumul de benzină al instalației va fi în jur de jumătate pînă la maximum un litru pe noapte.

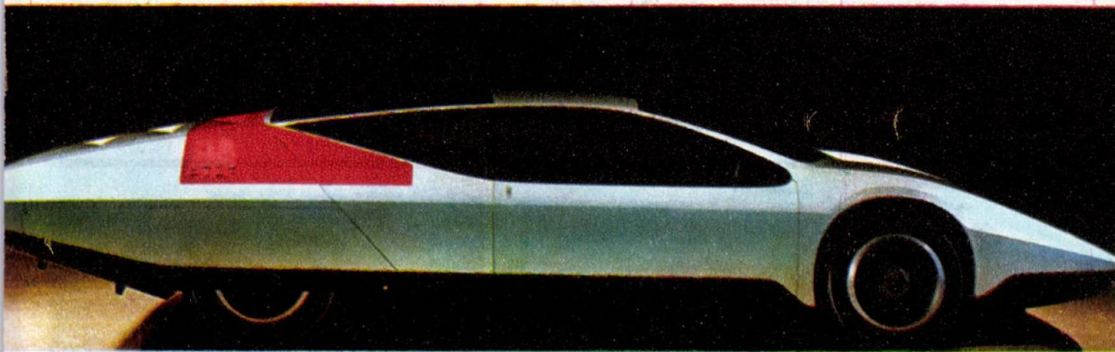
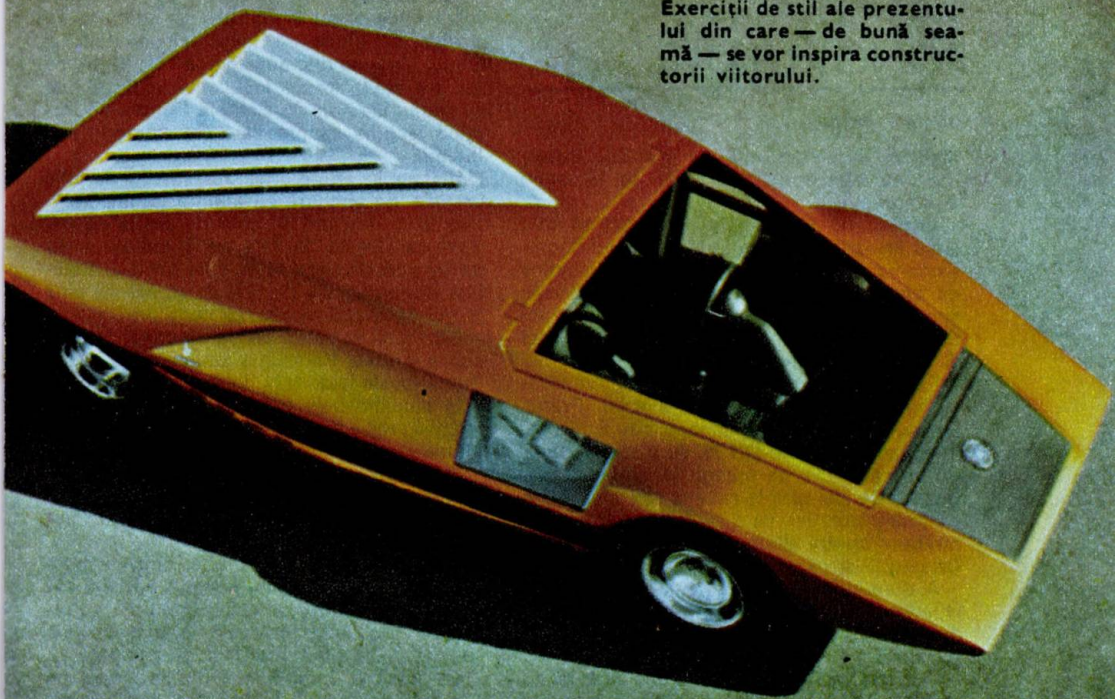
Dezvoltarea rapidă a tehnicii va permite realizarea unui confort foarte bun la un preț acceptabil. Se vor realiza automobile în interiorul cărora pericolul de moarte sau de răni grave să fie inexistent, chiar și în cazul unor accidente serioase.

Barele de protecție, cu amortizor hidraulic, vor absorbi energia șocurilor în cazurile de coliziune, iar rigiditatea mărită a caroseriei va proteja pasagerii.

Pentru a înlătura dezavantajul cîmpului de vizibilitate limitat al oglinzilor retrovizoare clasice, automobilele vor fi echipate în viitor cu un periscop montat pe pavilion, care va asigura o vizibilitate înapoi, cu un cîmp sensibil mai mare și fără nici un unghi mort. În plus, acest aparat optic, fiind montat mai sus decît oglinda retrovizoare, va reduce posibilitatea de orbire a conducătorului de către farurile automobilelor din spate.

În concluzie, viitorul ne va oferi un automobil mult perfecționat, care nu va mai fi considerat o noxă socială sau un generator de tragedii rutiere.

Exerciții de stil ale prezentului din care — de bună seamă — se vor inspira constructorii viitorului.



CETĂȚILE PONORULUI

(Urmare din pag. 33)

niștil au biruit nenumărate greutăți, traversând cu bărcile nu mai puțin de 14 lacuri subterane.

Evident, nu oricine este în măsură să intre și să se «plimbe» de-a lungul acestei impresionante peșteri. Totuși, există posibilitatea ca, chiar fără antrenament și fără costumație specială, să se întreprindă o excursie instructivă la Cetățile Ponorului, avînd drept punct de plecare Cabana Padiș.

Pentru a ajunge la Cabana Padiș cu automobilul, există două trasee diferite. Primul (și cel mai avantajos) începe din Sudrigiu, localitate situată pe DN 76, de unde, mergîndu-se către est, se ajunge în comuna Pietroasa. De aici pînă la cabană mai sînt 23 km de drum forestier, de o rară frumusețe, care străbate printre altele, pînă la obârșie, Valea Crișului Pietros.

A doua rută măsoară 65 km. Ea începe din Huedin (DN 1) și trece printr-o salbă de sate dintre care menționăm: Călata, Răchițele, Ic-Ponor.

Turistul automobilist ar putea înainta cu mașina și mai departe, pe un drum forestier ce trece la circa zece minute de Cetățî. Dar, pentru mai multă siguranță, automobilul se lasă la cabană și drumul se continuă pe jos, pe o potecă avînd marcaj cu punct albastru. Semnul acesta străbate o vreme frumoasele poieni din Valea Gîrjoabei, după care trece peste o cumpănă de apă și ajunge în Valea

Brădetului. Ceva mai jos se află poiana Ponor, locul unde apele Brădetului le întîlnesc pe acelea, tumultuoase și limpezi, ieșite dintr-un izbuc. Unde se duc aceste ape? Multă vreme nu s-a știut. Acum însă «misterul» a fost dezlegat. Ele apar în Cetățile Ponorului, formînd lacurile despre care am pomenit mai înainte.

Sîntem în apropierea obiectivului turistic urmărit. Se coboară cu atenție printre bolovani și grohotișuri și, cînd perdeaua de pădure se rărește, în fața ne apare un uriaș portal înalt de circa 70 m. Este portalul Cetățîlor Ponorului. De dincolo de el, ajunge pînă la noi zgomotul apelor ce curg prin galerii.

Intrăm. O pantă cu pietriș ne conduce spre dolina a doua. Pelsajul e fantastic, de basm. Tumultul undelor reci, lovindu-se de stînci, este amplificat de ecoul galeriilor. Parcă o imensă orgă a fost adusă acolo pentru a spori atmosfera de inedit, de straniu.

Ne înapoiem pe aceeași cale și, călăuziți de marcaj, către dreapta, urcăm spre înălțimea unei muchii de unde pătrundem în dolina a treia.

Cursul subteran al pîrîului, cuprins între dolina a treia și a întia, poate fi parcurs din aval în amonte fără dificultăți prea mari. Partea din aval este rezervată în exclusivitate specialiștilor, bine pregătiți și echipați.

Revenind la lumină, semnul drumului ne conduce pe deasupra Cetățîlor, la niște frumoase balcoane, de unde împrejurimile pot fi admirate în toată splendoarea lor. Semnul de marcaj cu punct albastru este dispus în circuit și pe firul lui ajungem din nou la Cabana Padiș, după o excursie de 4—5 ore pe care, cu siguranță, nimeni nu o va uita vreodată.



ANCHETA INTERNATİONALĂ

A
ALMANAHULUI

AUTO '73



CE ÎNSEAMNĂ AUTOMOBILUL ÎN CONTEXTUL VIEȚII MODERNE, CARE SÎNT ATRIBUTELE ȘI SERVITUȚILE LUI? UNDE VA AJUNGE ACEST MIJLOC DE TRANSPORT PESTE ZECE, DOUĂZECI SAU TREIZECI DE ANI?

PENTRU A RĂSPUNDE LA ÎNTREBĂRI DE ACEST GEN, ALMANAHUL AUTO '73 A ÎNȚIAT O ANCHETĂ INTERNAȚIONALĂ, LA CARE AU AVUT AMABILITATEA SĂ RĂSPUNDĂ CÎȚIVA SPECIALIȘTI ROMÂNI ȘI STRĂINI ȘI UN CELEBRU CAMPION DE FORMULA 1.
DECI,

1

CE IMPORTANTĂ ACORDAȚI AUTOMOBILULUI ÎN SOCIETATEA CONTEMPORANĂ?

2

CUM AR TREBUI SĂ ARATE, DUPĂ PĂREREA DV., AUTOMOBILUL «IDEAL»?



Prof. dr. doc. ing. CONSTANTIN ARAMĂ, vicepreședinte al Automobil Clubului Român

1

Integrat ca orice alt obiect de primă necesitate în viața de zi cu zi a omului contemporan, automobilul are în plus ceea ce celorlalte obiecte le lipsește: este nu numai sculă de lucru, ci și mijloc de destindere și recreere.

Tulburînd deosebirile clasice dintre lucruri și ființe, automobilul a devenit prieten iubit și uneori — de nedorit stăpîn.

Vrem și luăm măsuri să nu devină un rău necesar, firește nu atît din propria-i inițiativă, ci cu precădere dintr-o proastă asociere cu cel care-l comandă. De aceea, cred că în societatea contemporană automobilul și lumea sa trebuie să devină obiectul unui studiu care începe o dată cu studiul alfabetului și al celor patru operații fundamentale cu cifrele.

Trebuie neapărat ca omenirea contemporană să fie educată științific. Școala de toate gradele și asociațiile automobilistilor trebuie să se angreneze cu fermitate în opera de educare a maselor în problemele relației societate-automobil.

Implicațiile integrării automobilului în societatea contemporană sînt atît de numeroase și atît de complexe, încît descrierea lor, chiar sumară, ar necesita numeroase pagini.

Dar, oricum ar fi, omul contemporan știe bine care este rolul mereu crescînd al automobilului; sînt sigur că societatea noastră va găsi cele mai adecvate căi pentru rezolvarea favorabilă a problemelor puse de această «năstrușnică» invenție.

2

Automobilul «ideal» ar trebui să fie:

- nepoluant al mediului ambiant (cu gaze toxice sau agresive).

- de mare durabilitate (să se uzeze cît mai puțin și, mai ales, să nu ruginească)

- de maximă fiabilitate (să nu aibă mereu nevoie de reglări și de intervenții pentru puneri la punct)

- de înaltă terotehnicitate (să nu pretindă aproape de loc lucrări de întreținere, iar cele care sînt totuși necesare să fie simple de executat)

- de extremă economicitate (să consume cît mai puține «lichide» costisitoare, ca benzina și uleiul)

- de perfectă securitate (să fie înzestrat cu mijloace de prevenirea accidentelor: frîne sigure pe orice stare a drumului, radar pentru obstacolele în ceață etc.; în același timp, să fie echipat și cu tot ce trebuie pentru ca, o dată angajat într-un accident, să poată elimina sau diminua urmările nefaste ale acestuia, prin: saci gonflabili, fixatori de siguranță, structuri foarte puțin deformabile etc.)

- ieftin, cu toate că cele menționate mai înainte, nu sînt de natură să-l ieftinească.

Vreau totuși să spun că, dacă automobilul ar deveni chiar atît de «ideal» cum l-am descris, n-ar mai arăta tocmai ca astăzi — el ar arăta ca un obuz sau ca o rachetă și s-ar deplasa prin tuburi sau pe sîrme. Și atunci unde ar mai fi plăcerea de a-l conduce?...

• • • • •

ING. VACLAV ZACEK, cercetător principal la Institutul de Încercări pentru automobile din Praga

1

De multă vreme, se subscie la adevărul — și eu sînt un partizan fidel al lui — că automobilul este, sau trebuie să fie, un mijloc eficace și plăcut în lupta omului pentru cîștigarea a cît mai mult timp. În acest sfîrșit de secol, atît de temerar și optimist. goana după secunde minuscule și ore a devenit o dominantă a vieții noastre. Timpul nu se dilată, nu poate fi «întîns», dar în aceeași unitate de timp putem produce mai mult și mai bine, pentru noi și pentru societate. După mine, automobilul este unul din mijloacele care ajută la îndeplinirea acestui deziderat al timpurilor noastre. Și cînd spun automobil, nu-l am în vedere numai pe cel de folosință personală, ci mă refer la motorizare în general. Automobilul este, ca să zic așa, un dar al secolului, făcut nouă tuturor, și trebuie să-l folosim cît mai bine, în scopul muncii și al destinderii.

Aș fi nedrept însă dacă aș «uita» și reversul medaliei, al «exploziei» produsă de motorizare. Deși nu-l întîlnim direct pe stradă, noi, constructorii, simțim parcă existența unui conflict mocnit între pletoni și automobilisti. Acest atît de rîvnit mijloc al tehnicii moderne — automobilul — începe parcă să se manifeste, cum se spune, într-o negație a lui.

La aplanarea presupusului conflict se lucrează intens, cu deosebire în acele țări în care supraaglomerarea automobilistică pune în pericol desfășurarea normală a activității. Rezolvarea? Cea mai rațională mi se pare a fi organizarea atât de perfectă a transportului în comun, încât automobilul personal să devină, pentru marea parte a posesorilor, «inutil» de la sine.

2

A dispune de un astfel de automobil înseamnă, în primul rând, a realiza o mașină cu desăvârșite performanțe tehnice. În același timp, acest lucru implică existența unor condiții «colaterale»: șosele, servicii etc. Numai atunci cel care ține volanul în mână va trăi cu adevărat sentimentul că posedă un mijloc perfect de locomotie.

Dacă ne referim la aspectul strict constructiv, atunci automobilul ideal trebuie să fie, după opinia mea, acela care să «scoată» cât mai puțini bani din buzunarele noastre. Mașina ideală presupune alimentarea de la o sursă proprie de energie electrică sau de la o altă sursă pe care o va descoperi știința. Ea trebuie să dezvolte o viteză mare, în perfectă stare, să fie ușor de întreținut, comodă și modern dotată în interior.



Ing. PETRE I. CARP, consilier tehnic al Grupului de cercetări tehnice A V L, condus de prof. dr. Hans List din Graz (Austria)

1

Automobilul a fost, este și continuă să rămână un element de importanță pentru civilizația noastră. Un exemplu este edificator în acest sens: unele țări care nu se «automobilizaseră» aproape deloc pînă de curînd au început, în ultima vreme, să-și creeze o industrie

pentru fabricarea de automobile, inclusiv de autoturisme, în serii foarte mari.

Evident, există unele probleme legate de marea răspîndire a automobilului, care trebuie rezolvate. Mă gîndesc, în primul rînd, la circulația anevoioasă din orașele mari. Dar, pentru înlăturarea acestui inconvenient, au început să se ia o serie de măsuri, cum ar fi aceea a eliminării circulației autovehiculelor din centrele comerciale aglomerate. Acțiunea trebuie însă continuată. Se cer create cu mult mai multe spații și bloc-hausuri de parcare; este necesară automatizarea acestora.

De asemenea, o mai largă răspîndire trebuie să-o capete în orașe transportul în comun. Pe această linie lucrează în prezent, cu asiduitate, chiar și unele companii de aeronautică din S.U.A., care au dat la iveală soluții variate și spectaculoase.

Se fac o sumedenie de previziuni cu privire la viitorul automobilului. Un lucru mi se pare clar: în tehnică, în general (exceptînd domeniile militare și cele ale tehnicii spațiale) evoluția este lentă, nu există salturi spectaculoase. Nici în automobilism nu se pot face «minuni» peste noapte. Pot apărea însă unele impulsuri, unele accelerări.

Înlocuirea motoarelor cu piston prin motoare electrice nu se va putea rezolva, în nici un caz, în următorii zece ani, deoarece tracțiunea electrică pune probleme de preț, de sarcină utilă și de rază de acțiune. În consecință, atenția specialiștilor se îndreaptă acum tot spre motorul cu piston, cu mișcare alternativă și, în parte, spre motoarele cu pistoane rotative. Datorită randamentului slab al acestor motoare, producția de oxizi nitrici este redusă. Totodată, poziția ferestrelor de ieșire și temperatura convenabilă a gazelor trimise afară din motor permit adoptarea relativ ușoară a unor camere de post-combustie.

Menționez că diferite firme preocupate de aceste probleme au reușit, în ultimul an, să realizeze progrese importante în ceea ce privește combustibilul în motor, arderea în camerele de post-combustie și cataliză. S-au obținut realizări încurajatoare, ce ne permit să spunem că motorul cu aprindere prin scînteie va rămîne în continuare pe primul loc, în viitorul previzibil.

2

Răspund tot printr-o întrebare: ce înseamnă «ideal»? Cred că veți fi de acord cu mine că «idealul» este o noțiune foarte subiectivă, fiecare om construindu-și un ideal propriu. Fiecare automobilist vede într-un anumit fel mașina care i-ar conveni, mașina visată.

Să vă dau un exemplu: în S.U.A. se construiesc automobile de serie de 200—400 CP, cu șase locuri în caroserie. Asemenea automobile se construiesc în continuare, deși statisticile cele mai serioase arată că ele nu sînt ocupate zilnic, în medie, decît de 1,4 persoane. Oare o astfel de mașină reprezintă automobilul «ideal»?

Sînt convins că mașina ideală (fără ghilimele) nu există.



Prof. dr. doc. N. CAJAL,
directorul Institutului
de virusologie
«Ștefan S. Nicolau» —
București

1

Pentru omul secolului al XX-lea automobilul nu mai poate fi socotit un lux ci — alături de telefon, radio, televizor etc. — un element de strictă necesitate care, prin reducerea timpului de deplasare, mărește perioada de viață activă, creatoare și productivă. În același timp, automobilul oferă o serie de satisfacții personale (vacanțe, voiaje etc.), înlesnind completarea culturii generale individuale și contribuind activ la întărirea igienei mintale și generale.

Preocupat de probleme de medicină preventivă în Academia de Științe Medicale, nu pot să nu acord automobilului și un important rol profilactic.

2

Cred că automobilul viitorului va trebui să evite în primul rînd poluarea aerului și poluarea sonoră și să permită o totală securitate a conducătorului și pasagerilor (volan telescopic, baloane de protecție etc.)

Sînt convins că tehnicienii, care și-au dedicat inteligența și munca lor perfecționării acestei mașini indispensabile omului modern, vor da la iveală, în scurt timp, numeroase alte îmbunătățiri visate sau nebanuite încă de noi, cei aflați mult în afara problemelor tehnice.

ACTUALITATEA MIJLOACELOR DE TRANSPORT ÎN COMUN



D. VELIKANOV, membru co-
respondent al Academiei de
Științe a Uniunii Sovietice.

Statisticile mondiale ne arată că într-o serie de țări europene există 200—300 de autoturisme la o mie de locuitori și acest număr continuă să crească. În Statele Unite, țara cu cele mai multe automobile, procentul este și mai mare: 425 de mașini la mia de locuitori. Aici se pare că survine o stabilizare, din acest punct de vedere.

După părerea mea, răspîndirea automobilelor în SUA este excesivă. Acolo este vorba de o suprasaturare care se plătește scump — cu blocarea circulației, cu accidente, cu acel «smog» sufocant.

Care este cifra optimă a răspîndirii automobilului? Pentru țara noastră, spre exemplu, cred că cel mai rezonabil procent este de maximum 250 de vehicule la o mie de locuitori. De la această valoare pornim în calculele noastre de perspectivă și este de presupus că, în viitor, nu va rămîne nici un om de la noi care să-și dorească un automobil și să nu-l aibă.

Automobilul trebuie să devină accesibil și avantajos în exploatare. Majoritatea economiștilor vor fi de acord că mașina personală devine accesibilă numai atunci cînd costă cel mult 10% din venitul real al unei familii, incluzînd aici cheltuielile de cumpărare și întreținere.

Cei mai competenți specialiști sînt de părere că, în condițiile societății socialiste, trebuie să existe aceeași abundență de automobile ca și în alte țări dezvoltate. Numai că aceste mijloace de transport trebuie folosite mai rațional.

Spre deosebire de țările occidentale, o mai mare importanță trebuie s-o capete la noi taxiurile. Automobilul-taxi asigură o productivitate sporită, reprezintă un mod de transport foarte comod. Se ivesc multe situații cînd chiar cei care au automobil propriu apelează la taxi — pentru deplasări urgente și neprevăzute, pentru

mers la gară, la aeroport etc. Sînt încredințați că, chiar și în perspectiva cea mai îndepărtată, în condițiile celei mai perfecte organizări a societății noastre, taxiul va rămîne necesar. Se vor găsi, cred, destui oameni cărora taximetrele le vor acoperi toate nevoile de transport, așa încît ei nu-și vor cumpăra automobil propriu.

Foarte utilă este în prezent și va rămîne și în viitor închirierea de automobile. Sarcina noastră este de a găsi cea mai adevărată formă de organizare în acest scop, pentru a satisface nevoile oamenilor aflați în deplasare, a acelor care au nevoie de automobil numai în zilele libere, a concediilor etc.

În Occident se discută adesea despre «criza din transporturi». Este vorba aici despre două concepții și noi sîntem adepții ideii că la baza sistemului de transport trebuie să stea mijloacele de transport în comun, mijloacele de masă.

Țările apusene au mers pe o altă cale: autoturisme și iar autoturisme. Acum această metodă a ajuns la un impas. Numeroși specialiști de peste hotare își pun în prezent mari speranțe în transportul în comun, recunosc faptul că ideea noastră cu privire la «automobilizare» și la transporturi este mai bună.

Noi considerăm că în orașe pe primul loc trebuie să stea transportul în comun: metroul, tramvaiul, troleibuzul, autobuzul. Acest gen de transport trebuie să se dezvolte, luînd asupra sa marile torrente de călători. Voi da un exemplu. La marginea multora din orașele noastre se ridică uriașe ansambluri de locuințe. Uzinele, fabricile, locurile de muncă se găsesc la distanțe mari de punctele în care oamenii locuiesc. Această dă naștere, dimineața și seara, la valuri masive de călători, la fluxuri și refluxuri. Se poate rezolva oare această problemă numai cu ajutorul autoturismelor? Nicidecum. Reprezintă oare metroul o soluție? Da, mai ales acolo unde valurile de călători sînt deosebit de mari.

Pentru rezolvarea acestor probleme de transport sînt justificate, sub aspect economic, și alte genuri de transport pe șine. De asemenea, o soluție o reprezintă și autobuzele de mare capacitate. Noi producem în prezent mai multe autobuze decît oricare altă țară din lume.

Eu cred că automobilele individuale vor căpăta în orașe, mai ales în orașele mari, o mai mică răspîndire decît în micile așezări muncitorești sau în localitățile rurale. Cu cît un oraș este mai mare, cu atît trebuie să fie mai restrînsă nevoia de autoturisme personale. Sînt convins că cel puțin 20—25% din familiile din orașele mari nu vor dori să-și cumpere automobile particulare. Nevoile acestor familii vor fi pe deplin satisfăcute de transportul în comun. Planul general de dezvoltare și reconstrucție a Moscovei, de exemplu, prevede că, pînă în anul 2000, densitatea automobilistică să fie de 200—250 de mașini la o mie de locuitori. Aceasta este o cifră rațională, care ne va scuti de excesul de automobilizare, existent în unele țări.

Trebuie să ne îngrijim ca folosirea automobilului personal să fie facilă și plăcută. Menținînd în orașe prioritatea mijloacelor de transport în comun, putem fi siguri că automobilizarea se va dezvolta în mod firesc, pe deplin rațional.

VÎRSTELE DE AUR

JACQUES ICKX, publicist și istoric de automobilism — Belgia

Tocmai am citit și am recitat un articol interesant și convingător al vechiului meu prieten, ziaristul englez Gordon Wilkins. «Trăim oare sfîrșitul vîrstei de aur a automobilului?», se întreabă autorul în titlu. Și răspunde afirmativ. Argumentele lui sînt atît de neîndoielnice, încît m-am gîndit să cumpăr înainte de a nu fi prea tîrziu, cea mai minunată mașină a momentului. Două lucruri m-au determinat să-mi schimb această intenție: propria mea memorie și experiența cotidiană a unui amic bogat, care colecționează în garajele sale cele mai impresionante automobile pe care ni le dezvăluie succesiv saloanele specializate.

Îmi amintesc de parc-ar fi fost ieri, ziua aceea a anului 1945, cînd am cunoscut un excelent pilot de curse dintre cele două războaie mondiale, care trăise îndeaproape epopea mașinilor de lux, în calitatea sa de importator de automobile Voisin, Hispano-Suiza, Rolls-Royce și Bentley.

Entuziasmul ce mi l-am exprimat pentru automobilismul în dezvoltare i-a produs un fel de milă. «Credeți-mă domnule, mi-a zis el, epoca de aur a automobilului s-a încheiat în 1939!»

N-am avut ocazia să ascult în 1920 părerea vreunui automobilist dinainte de 1914. Dar știu precis ce mi-ar fi spus. Căci, atunci cînd am discutat, cu vreo 15 ani în urmă, cu unul dintre ultimii martori ai apariției automobilului, acesta mi-a confirmat că epoca de aur a luat sfîrșit o dată cu finele secolului trecut.

Cunosc un mare număr de aviatori din toate epocile. Și toți, fără excepție, declară că au avut deosebită șansă de a pilota ultimele avioane veritabile. La fel se întîmplă și cu feroviarul. Ei susțin la unison că epoca de aur a căilor ferate a fost aceea a locomotivei cu aburi. Singurul lucru asupra căruia încă nu s-au pus de acord este acela dacă cea mai reprezentativă locomotivă a epocii de aur a fost Pacificul, Atlanticul, 4—4—0 sau cea numită «single driver.»

Personal sînt dispus să afirm că vîrsta de aur a motociclismului a fost aceea în care eu l-am practicat. Aceasta nu-l împiedică, evident, pe fiul meu să pretindă cu dezinvoltură că epoca de aur este cea prezentă.

Fără îndoială, noțiunea de vîrstă de aur nu este în întregime subiectivă. Pentru aceasta este suficient să cobori pe Loara pentru a constata că vîrsta de aur a castelelor respective aparține unui trecut îndepărtat. Și totuși există mai mult confort în cel mai modest bloc de locuințe contemporan decît în casele din epoca Regelui Soare.

Iată cuvîntul-cheie izvorît din el însuși: confort. Pentru confort, pentru mai bine ne lupțăm zi de zi; acesta este scopul ultim al oricăruia gen de creație.

Universul, după cum se știe, este constituit dintr-un echilibru de forțe, un progres nepuținând fi învins decât de un alt progres, mai important decât primul. Expresia actuală a automobilului reprezintă un maximum. Pentru a depăși acest stadiu este nevoie ca omul să vrea ceva mai mult, ceva mai bun. Dacă avem încredere în progres, trebuie să admitem că vișta de aur a automobilului este cea actuală și că ea va fi înlocuită de o alta — de cea care începe mline.

CE NE REZERVĂ VIITORUL?



GRAHAM HILL, campion mondial de automobilism în anii 1962 și 1968.

În ultima vreme, viitorul automobilului a început să ne preocupe mai mult decât prezentul lui. Părerea mea este că în următoarele decenii vom avea nevoie de două automobile — unul pentru oraș și altul pentru afară. Utilizările acestor două mașini sînt și vor deveni din ce în ce mai diferite, aproape incompatibile.

O altă chestiune importantă este și aceea a sursei de energie propulsivă pentru automobile. Este evident că nu vom putea utiliza la înfinit produsele petroliere. Deocamdată nu-mi pot da seama cu ce vom putea înlocui aceste produse.

În ceea ce privește cursele de automobile, cred că aspectul lor general nu se va schimba. Vor interveni, probabil, unele modificări în modul de organizare și de prezentare a acestora. Destul de promițător mi se pare viitorul curselor pentru mașini de turism și de sport.

Sînt sigur că amatorii de întreceri automobilistice vor asista la dispute pasionante, dar cu o condiție: să sporească măsurile de securitate; altfel, există riscul ca autoritățile să nu mai aprobe organizarea curselor.

Cîteva cuvinte despre poluarea atmosferei. În această privință se discută mult, dar aproape nimeni nu s-a gîndit că pentru reducerea gazelor nocive este suficient să se utilizeze motoare mai mici. Reducînd la jumătate gabaritul motoarelor, s-ar reduce cu același procent gazele de eșapament. În orice caz, motorul de automobil va trebui redesenat în întregime.

Destul de promițător mi se pare viitorul motorului Wankel. Am avut prilejul, de curînd, să conduc o mașină echipată cu un asemenea motor și am fost plăcut impresionat de funcționarea ei. Cred că în domeniul camioanelor și al mașinilor mari se va generaliza folosirea turbinei cu gaze.

Mi se pare logic dezvoltarea în viitor, pentru nevoile de transport în oraș, a automobilelor electrice. Dar, pentru aceasta, trebuie găsite metode mai practice de depozitare a acestui gen de energie; acumulatorii clasici, cu plumb, prezintă suficiente inconveniente.

Vom schimba oare modelele de automobile și în deceniile următoare, așa cum le schimbăm astăzi? Cred că da. În automobilism, ca și în îmbrăcăminte, omul va rămîne influențat de modă.

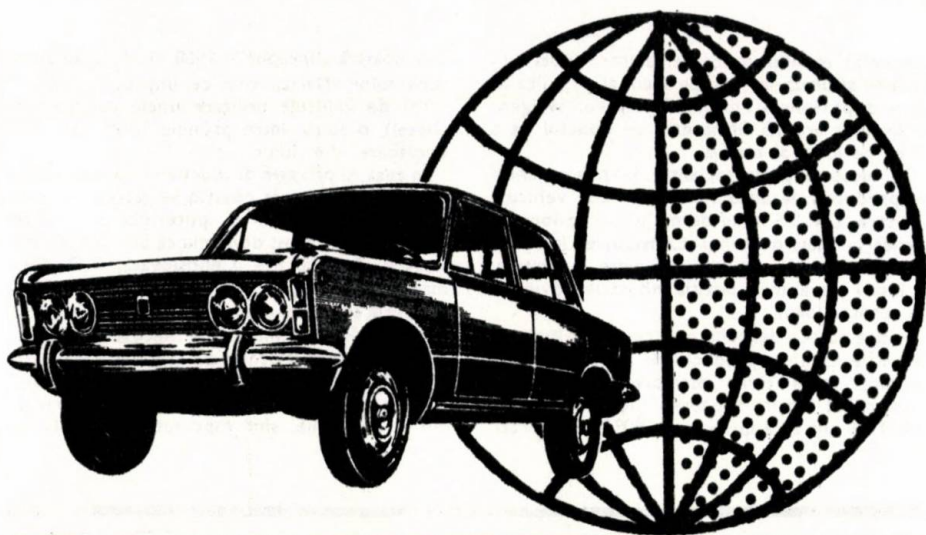
Transportul urban va continua să fie dominat de autoturisme, indiferent dacă acestea vor fi proprietate particulară sau închiriate. Nu cred că sistemul de transport cu autobuze sau pe șine va putea înlocui definitiv serviciile aduse de autoturisme.

Specialiștii trebuie să lucreze mai mult pentru îmbunătățirea ținutei de drum a automobilelor și pentru sporirea securității. N-am nici o încredere în baloanele umplute cu gaz, care se umflă în momentul ciocnirii. Mai bune sînt centurile de securitate, prinse în trei puncte.

Oricît de favorabilă ar fi dezvoltarea automobilelor, acestea nu vor ajunge să concureze și să întrecă celelalte mijloace de transport, pe distanțe lungi. Nu cred că transportul pe linia ferată va fi amenințat de automobil.

Cursele de automobile trebuie să se organizeze din ce în ce mai mult pe piste construite special în acest scop. Numai astfel se poate asigura securitatea piloților și a spectatorilor. Mașinile de curse ale viitorului nu vor trebui să ruleze mai repede decât cele de astăzi. În această privință sînt necesare unele restricții, pentru că numai astfel se va putea păstra frumusețea spectacolului sportiv.

Pentru sprijinul acordat în realizarea anchetei internaționale mulțumim următoarelor publicații și agenții de presă: Revue Automobile (Elveția), London Press Service (Anglia), Agenția Sovietică de Presă — Novosti (U.R.S.S.), Agenția Română de Presă-Agerpres.



PRODUCȚIA MONDIALĂ DE AUTOVEHICULE

Deși au preluat de la europeni interesul pentru automobil, Statele Unite ale Americii au reușit să producă, încă dinainte de anul 1910, mai multe vehicule cu motor decât tot restul lumii la un loc. Această situație a durat până în 1958, când totalul de autoturisme, camioane și alte mașini utilitare, fabricate în S.U.A., scade sub 50% din producția mondială. Același an — 1958 — mai marchează și un alt eveniment: importul de automobile în S.U.A. întrece numeric exportul, acesta din urmă fiind apreciat la aproximativ 400 000 de unități.

De atunci și până astăzi diferențele s-au accentuat. În 1971, producția de autovehicule a S.U.A. a ajuns să nu mai reprezinte decât circa 30% din numărul total de mașini fabricate pe glob, iar importul, cu toate barierele vamale și tehnice (legile antipoluante), să întrecă un milion de unități. De notat că exportul american de autovehicule nu reprezintă decât 5—10% din producția proprie, în timp ce în cazul unor țări europene el se apropie de 50%.

În deceniul trecut s-au înregistrat o serie de mutații importante în clasificarea țărilor producătoare de autovehicule; R.F. a Germaniei și Japonia au urcat spre pozițiile de frunte, în timp ce Anglia a coborât, chiar dacă producția ei prezintă, uneori, mici creșteri de la un an la altul.

R.F. a Germaniei, datorită mai ales întreprinderii de stat Volkswagen, a ajuns pe locul al treilea în lume, după S.U.A., în ceea ce privește producția de autoturisme și în privința producției globale de autovehicule. Considerând trusturile ca un singur producător, Volkswagen se situează în prezent pe locul al treilea după General Motors și Ford. Firma Volkswagen exportă în S.U.A. aproape 600 000 de mașini, dar acest fapt nu constituie întotdeauna un motiv de satisfacție. Exportul său este amenințat de draconicele legi americane. De altfel, se pare că diferențele dintre dolar și marcă au stat la baza deficitului de peste un miliard de mărci, pe care Volkswagen l-a înregistrat în 1971.

Este interesant de urmărit «explozia» japoneză în construcția de autoturisme; numărul autoturismelor japoneze s-a dublat aproape la fiecare doi ani. De unde în 1967, Japonia se situa pe locul al șaselea în lume, cu o producție de 1 380 000 autoturisme, în 1968 ea a trecut pe locul al treilea, cu 2 057 000 de unități, întrecând astfel pe rînd Italia, Anglia și Franța. În 1971 industria japoneză urcă și mai sus, ocupînd locul al doilea cu 3 718 000 autoturisme produse și depășind producția în creștere a R.F. a Germaniei.

Făcînd abstracție de concentrările de firme

sub egida marilor concerne, uzina Toyota singură se situează în 1970 pe locul al patrulea în lume, după General Motors, Ford și Volkswagen; în prezent această firmă este pe punctul de a trece pe locul al treilea.

La început, țările socialiste au pus accentul pe producția de autocamioane și alte vehicule utilitare, U.R.S.S. fiind de mulți ani pe locul al treilea în acest domeniu. Construirea la Kama a unei noi uzine, de cea mai mare capacitate, va întări și mai mult poziția industriei sovietice de autocamioane.

A doua parte a deceniului trecut a fost marcată de inițierea unor producții de autoturisme în aproape toate țările membre ale C.A.E.R. Construirea mașini tot-teren încă dinainte de anul 1960 (din care aproximativ 90% se exportă),

țara noastră a început în 1968 producerea autoturismelor «Dacia», ceea ce, împreună cu fabricarea de vehicule utilitare (unele cu motoare Diesel), o aduce între primele 20 de țări producătoare din lume.

În ceea ce privește producția de autocamioane și alte utilitare, țara noastră se găsește înaintea unor țări cu industrie puternică și tradiție îndelungată în acest domeniu, ca Suedia, Olanda, Austria, Elveția, R.S. Cehoslovacă, R.D. Germană și R.P. Ungară.

Datele statistice trebuie analizate, în general, cu mult discernămint. Este necesar să se cunoască mai întâi criteriile luate ca bază la împărțirea autovehiculelor pe categorii. Spre exemplu, unele producții de autoutilitare, derivate din autoturisme, sînt raportate uneori la un

PRODUCȚIA MONDIALĂ DE AUTOVEHICULE ÎN 1971 (În mii bucăți)

Total autovehicule		Autocamioane, autotractoare, autobuze etc (fără tractoare agricole rutiere)		Autoturisme, inclusiv autoturismele de teren	
1 S.U.A.	10.668	1 Japonia	2.093	1 S.U.A.	8.580
2 Japonia	5.811	2 S.U.A.	2.087	2 Japonia	3.718
3 R.F. a Germaniei	3.983	3 U.R.S.S.	614	3 R.F. a Germaniei	3.697
4 Franța	3.010	4 Marea Britanie	456	4 Franța	2.694
5 Marea Britanie	2.198	5 Franța	316	5 Marea Britanie	1.742
6 Italia	1.817	6 R.F. a Germaniei	286	6 Italia	1.701
7 Canada	1.376	7 Canada	281	7 Canada	1.095
8 U.R.S.S.	1.143	8 Italia	116	8 Belgia 1)	883
9 Belgia 1)	972	9 Belgia 1)	88	9 U.R.S.S.	529
10 Spania	532	10 Spania	+ 79	10 Spania	453
11 Brazilia	488	11 Australia	- 79	11 Brazilia 2)	412
12 Australia	470	12 Brazilia	cca 70	12 Australia	391
13 Suedia	317	13 Argentina	60	13 Suedia	287
14 Argentina	254	14 R.P. Polonă	56	14 Argentina	193
15 R. Sud-Africană	233	15 R. Sud-Africană	53	15 R. Sud-Africană	179
16 Mexic	210	16 Mexic	52	16 Mexic	158
17 R.S. Cehoslovacă	177	17 R.S. România	44	17 R.S. Cehoslovacă	149
18 R.D. Germană	157	18 India	42	18 R.D. Germană 2)	132
19 R.P. Polonă	141	19 Suedia	30	19 R.S.F. Iugoslavia 2)	115
20 R.S.F. Iugoslavia	135	20 R.S. Cehoslovacă	28	20 R.P. Polonă	85
21 Olanda	101	21 R.D. Germană	cca 25	21 Olanda 2)	83
22 India	91	22 Venezuela	cca 24	22 Portugalia	70
23 Venezuela	cca 90	23 Olanda	cca 22	23 Venezuela	cca 66
24 Portugalia	85	24 Noua Zeelandă	21	24 Noua Zeelandă	59
25 Noua Zeelandă	80	25 R.S.F. Iugoslavia	cca 20	25 India	49
26 R.S. România	74	26 Turcia	cca 17	26 Irlanda	48
27 Irlanda	54	27 Portugalia	15	27 Iran 2)	42
28 Iran	cca 45	28 R.P. Chineză	cca 15	28 R.S. România	30
29 Turcia	cca 28	29 R.P. Ungară	cca 10	29 Chile 2)	20
30 Chile	cca 21	30 Austria	7	30 Elveția	18

Mai urmează țări producătoare: R.P. Bulgaria, Israel, Egipt, Danemarca, Finlanda, Uruguay, Filipine, Malaezia etc.

Total 1971	35.129	autovehicule, din care autoutilitare 7.173 și autoturisme 27.956
Total 1970	30.152	
Total 1969	30.934	

Notă 1) Aproape 100% montaj cu piese importate

Cifrele au fost luate după statistica publicată de revista «Automotive Industries» din 1 august 1972, afară de cele privind R.S. România, pentru care s-a folosit Anuarul Statistic 1972. Cele notate 2) au fost luate după revista «L'Auto-Journal» din 1 sept. 1972, iar cele cu «cca» sînt bazate pe statistici 1969-70.

loc. De asemenea, calculele se încurcă și atunci când este vorba de firmele care fac exclusiv montaj. Se riscă chiar o dublă înregistrare, o dată la țara care expediază seturi complete de piese și a doua oară la țara care le assemblează.

Se ivesc uneori și diferențe mari de interpretare a datelor. Iată un exemplu: statistica publicată în revista «Automotive Industries» dă pentru Belgia, în care se face aproape exclusiv montaj (uneori pur formal, pentru a se eluda taxele vamale), un total de peste 800 000 automobile anual. Țara respectivă ne apare astfel pe locul al 9-lea în lume. Catalogul «Auto-Modelle» însă, nu ia în considerație această producție de montaj, Belgia figurând numai cu 1000—1500 de autocamioane efectiv construite anual. Dar, scoțind Belgia din cauză, crește cu câteva sute de mii de bucăți producția R.F. a Germaniei, deoarece de acolo sînt trimise pentru montaj seturile de autoturisme despre care a fost vorba mai înainte.

La fel de nesigură este și statistica vehiculelor aflate în circulație, deoarece împărțirea pe categorii depinde de legile naționale, destui de

diferite de la o țară la alta, iar datele oferite publicității nu reflectă exact situația reală: multe mașini pot figura în scripte pentru că n-au fost încă radiate și nu pentru că ele circulă efectiv.

Se apreciază că în momentul de față sînt în circulație pe glob cca. 260 de milioane de autovehicule, din care circa 80% autoturisme. Țările în curs de dezvoltare se evidențiază printr-o proporție mare de autocamioane.

Viitorul nu este deloc încurajator pentru industria americană de automobile. Cei care au de conceput și de ales liniile de dezvoltare tehnică ale acestui domeniu, pentru anii viitori, par derutați în fața legislației cu privire la poluare și la mărirea gradului de securitate a automobilelor. Soluțiile preconizate de specialiștii americani, la un simpozion cu colegii lor europeni, au apărut nelogice, neeconomice, cu foarte puține șanse de realizare. Vor ști ei oare să găsească totuși calea de ieșire din impasul în care se găsesc?

Ing. I. VALERIU



Cu o asemenea asistență cardiologică, nu se poate ca «inima» mașinii să nu meargă... ceas.

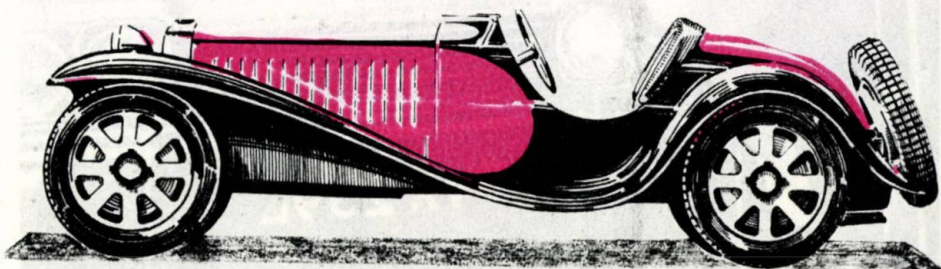
ETTORE BUGATTI ȘI „BIJUTERIILE“ SALE MECANICE

Tatăl lui Ettore Bugatti, arhitectul și pictorul Carlo Bugatti, era hotărât să facă din cei doi fii ai săi niște devotați slujitori ai artelor frumoase. Dacă pentru băiatul cel mare, Rembrandt, dorința i se împlineste, în cazul lui Ettore lucrurile se schimbă. Fiul cel mic își manifestă, cu hotărâre, înclinația spre tehnică, spre automobile. Întimplarea face ca adolescentul de 17 ani să viziteze o modestă fabrică, «Prinetti și Stucchi», care în anul 1895 încerca să construiască un triciclu cu motor. Vehiculul cu trei roți îi produce lui Ettore o impresie deosebită (mai ales motorul). El părăsește imediat L'Ecole des Beaux-Arts și se angajează ca simplu practicant la Prinetti.

Fascinat de ceea ce găsește în mica fabrică, el cercetează totul cu deosebită pasiune, demontează motoare, analizează fiecare piesă componentă. După numai șase luni de activitate, Bugatti realizează un nou triciclu, de concepție personală, pe care montează două motoare. Și pentru a-și verifica personal construcția, se înscrie în cursa Verona-Mantua, pe care o câștigă!

Din 1899 până în 1900 participă la majoritatea curselor pentru mașini ușoare. Activitatea sportivă îi dă prilejul să studieze reacțiile, comportarea, randamentul mașinilor, să-și îmbogățească experiența. La sfârșitul anului 1900, construiește primul său automobil cu patru roți, echipat cu patru motoare așezate pe axa din spate. Era un bolid destinat exclusiv competițiilor.

În 1901, Bugatti construiește un al doilea automobil, propulsat de un motor cu patru cilindri, cu supape în cap (o noutate pentru acea epocă), cu aprinderea prin bobină și buji. Mașina a fost prezentată în același an la Expoziția Internațională de Automobile de la Milano, unde a obținut premiul I și medalia specială oferită de Automobilul Clubul Francez. Ettore Bugatti abia împlinise 19 ani!



Bugatti tip 55 — 2,3 litri (1932)